

**Anfrage zur schriftlichen Beantwortung E-4707/2010
an die Kommission**
Artikel 117 der Geschäftsordnung
Jeanine Hennis-Plasschaert (ALDE)

Betrifft: Multi Pilot Licence: I

Im Juni 2008 veröffentlichte die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) Änderungsvorschläge (NPA) zu den Durchführungsbestimmungen für die Lizenzierung von Piloten ((NPA) 2008-17A und 2008-17B). Part-FCL Subpart E enthält die Anforderungen für die Erteilung der Multi-Crew Pilot Licence (MPL). In Anhang 5 werden die Anforderungen für die integrierte MPL-Ausbildung aufgeführt. Frühere Versuche, diese Problematik bei der EASA anzusprechen, sind gescheitert.

Die Teile von ICAO Anhang 1, in denen es um die MPL-Ausbildung geht, schreiben nicht vor, dass Ausbildungseinrichtungen (FTO) spezielle Vereinbarungen mit einer Fluggesellschaft treffen müssen.

1. Wenn in ICAO Anhang 1 keine Empfehlung für eine solche Anforderung gegeben wird, weshalb sieht die EASA dies vor?
2. Geht die EASA davon aus, dass Fluggesellschaften bereitwillig MPL-Vereinbarungen mit FTO eingehen? Falls ja,
3. Weshalb ist das in Europa, von wenigen Ausnahmen abgesehen, noch nicht geschehen? Obwohl Amendment 7 der JAR-FCL (gemeinsam Flugtauglichkeitsanforderungen – Zulassung der Flugbesatzung) als Grundlage für Part-FCL der EASA dient, gibt es etliche Unterschiede und Zusätze. Die EASA hat folglich die Möglichkeit, Änderungen und Verbesserungen vorzunehmen.
4. Weshalb wurde diese Möglichkeit im Zusammenhang mit der MPL nicht vorgesehen?
5. Wieso ist die finanzielle Position von FTO ein Risiko für die Qualität von MPL-Kursen, nicht aber für die Qualität von Kursen für den Luftführerschein für Verkehrsflugzeugführer (Airline Transport Pilot Licence, ATPL)?
6. Wie ist die EASA zu dem Schluss gekommen, dass dieses finanzielle Risiko durch Einbindung von Fluggesellschaften (bei denen es sich um kommerzielle Organisationen handelt, die gelegentlich finanzielle Probleme haben) ausgeschaltet werden kann?