

**Frågor för skriftligt besvarande E-4707/2010
till kommissionen**

Artikel 117 i arbetsordningen

Jeanine Hennis-Plasschaert (ALDE)

Angående: Flerpilotscertifikat: I

I juni 2008 utfärdade Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) meddelanden om föreslagen ändring (*Notice of Proposed Amendment*, NPA) om genomföranderegler för pilotcertifiering (NPA 2008-17A och 2008-17B). I delen om certifiering av flygbesättningar (FCL), kapitel E, fastställs kraven för att utfärda flerpilotscertifikat (MPL). I tillägg 5 redogörs i detalj för kraven beträffande den integrerade utbildningskursen för MPL. Tidigare försök att ta upp frågan med Easa har varit förgäves.

De delar av ICAO bilaga 1 som rör MPL-utbildning innehåller inte något krav på att trafikflygarskolor (FTO) ska träffa någon särskild uppgörelse med något flygbolag.

1. Om det i ICAO bilaga 1 inte rekommenderas att medlemsstaterna ska tillämpa ett sådant krav, varför har då Easa gjort det?
2. Förväntar sig Easa att flygbolagen kommer att vara ivriga att samarbeta kring MPL med FTO-flygskolorna? Om så är fallet:
3. Varför har detta med några få undantag hittills inte skett i EU? Även om Easa utgår från de gemensamma luftfartsbestämmelserna – certifiering av flygbesättningar (JAR-FCL) ändring 7 i delen om certifiering av flygbesättningar, finns det rätt många skillnader och tillägg. Easa har därför möjlighet att göra ändringar och förbättringar.
4. Varför har denna möjlighet nekats i fråga om MPL?
5. Varför är FTO-flygskolornas finansiella ställning en risk för MPL-kursers kvalitet men inte för kvaliteten på kurser för trafikflygarcertifikat ATPL?
6. Hur kom Easa fram till att denna finansiella risk kan elimineras genom att låta flygbolag medverka (vilka också är kommersiella organisationer som ibland har finansiella problem)?