

**Vraag met verzoek om schriftelijk antwoord E-4708/2010
aan de Commissie**

Artikel 117 van het Reglement

Jeanine Hennis-Plasschaert (ALDE)

Betreft: Meervliegervliegbewijs: II

1. Beseft of aanvaardt het EASA het risico dat de verplichte betrokkenheid van luchtvaartmaatschappijen bij de training voor het meervliegervliegbewijs (MPL) de implementatie van de MPL-training zal vertragen, zo niet grotendeels blokkeren, en dat daardoor een kans wordt belet om het professionalisme bij de opleiding en training van toekomstige verkeersvliegers te verhogen?
2. Beseft het EASA dat deze aanpak zal leiden tot discriminatie ten gunste van vliegscholen die eigendom van luchtvaartmaatschappijen zijn, en ten nadele van vliegscholen die dat niet zijn en daarom het risico lopen uit de markt te worden uitgesloten, al naar gelang de bereidheid van luchtvaartmaatschappijen om samen te werken? Afgezien van dit aspect van EU-concurrentiebeleid, is het EASA bereid in praktische termen te aanvaarden dat zijn standpunt de invoering van het meervliegervliegbewijs zal belemmeren, hoewel het meervliegervliegbewijs feitelijk een betere training biedt die niet alleen minder duur is, maar ook tot een veiliger vliegverkeer zal leiden?
3. Beseft het EASA dat invoering van bovengenoemde beperkingen voor vliegscholen op EASA-terrein algemene substantiële concurrentie zal genereren van meervliegervliegbewijzen die worden afgegeven in andere delen van de wereld zoals Australië, waar geen betrokkenheid is van (*Joint Aviation Requirement*) JAR-OPS 1? Beseft het EASA ook dat dit een verschuiving betekent voor de training in dat deel van de wereld (een grote Britse vliegschool is al bezig daarheen te verhuizen) en dat dus het tegengestelde wordt bereikt van wat het EASA hoopt te bereiken, namelijk dat alle trainingen buiten de EASA-kwaliteitscontrole komen te vallen, ten koste van de Europese vliegscholen en *type rating training organisations* (TRTO's)?