

KOMMISSION

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur gegenseitigen Akzeptierung der Befähigungszeugnisse für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt

KOM(89) 472 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 4. Dezember 1989)

(90/C 10/08)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Luftverkehr kann nur dann reibungslos und sicher abgewickelt werden, wenn Personal, das qualifiziert und im Besitz eines Befähigungszeugnisses ist, in ausreichender Zahl zur Verfügung steht.

Der Luftverkehr ist ein äußerst dynamischer und sich rasch weiterentwickelnder Wirtschaftszweig mit besonders internationalem Gepräge; ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Personalangebot und -nachfrage kann deshalb gemeinschaftsweit auf effizientere Weise als landesweit aufrechterhalten werden.

Es ist daher von wesentlicher Bedeutung, die gemeinsame Verkehrspolitik auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt auf die Freizügigkeit des Personals innerhalb der Gemeinschaft auszudehnen.

Für den bis Ende 1992 zu vollendenden Binnenmarkt ist ein leistungsfähiger Luftverkehr unerlässlich, damit sich die Menschen innerhalb der Gemeinschaft ungehindert bewegen können.

Wichtige Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt können in den meisten Mitgliedstaaten nur von Inhabern eines Befähigungszeugnisses ausgeübt werden.

Die Anforderungen an diese Befähigungszeugnisse sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat so unterschiedlich, daß es für einen Angehörigen eines Mitgliedstaats oft schwierig ist, in einem anderen Mitgliedstaat eine ähnliche Tätigkeit auszuüben.

Die Gemeinschaft hat bisher nicht festgelegt, welche Qualifikationen für die Erlangung eines Befähigungszeugnisses erforderlich sind. Die Mitgliedstaaten haben daher noch immer die Möglichkeit, die Anforderungen so festzulegen, daß die Sicherheit der auf ihrem Hoheitsgebiet erbrachten Leistungen gewährleistet ist. Nach dem Vertrag dürfen sie von einem Angehörigen eines anderen Mitgliedstaats nicht verlangen, diese berufliche Qualifikationen zu erwerben, die sie im allgemeinen nur auf der Grundlage der Bildungs- und Ausbildungssysteme im eigenen Land festlegen, wenn der Betreffende sie ganz oder teilweise schon in einem anderen Mitgliedstaat erworben hat.

Jeder Aufnahmemitgliedstaat, in dem eine Tätigkeit in der Zivilluftfahrt reglementiert ist, ist gehalten, die in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen Qualifikationen zu berücksichtigen und zu bestimmen, ob diese Qualifikationen den von ihm geforderten Qualifikationen entsprechen.

Ein Verfahren zur Akzeptierung der Befähigungszeugnisse und Qualifikationen des Zivilluftfahrtpersonals erscheint geboten, um die Erfüllung der aus dem Vertrag fließenden Verpflichtungen zu erleichtern und die ungehinderte Mobilität des Personals zu gewährleisten; die Akzeptierung von Befähigungszeugnissen würde durch die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die Mindestanforderungen gemäß der achten Fassung (Juli 1988) von Anhang 1 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt zu erfüllen, noch erleichtert.

Bereits heute kann die Anerkennung der Luftfahrerscheine von Privatluftfahrzeugführern in allen Mitgliedstaaten festgeschrieben werden.

Damit Berufsluftfahrzeugführer ein Luftfahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Luftfahrerschein erteilt hat, steuern dürfen, müssen sie in der Regel zusätzliche Prüfungen ablegen. Dies stellt ein Hindernis für den freien Fluglinienverkehr dar, das es zu beseitigen gilt; bei Berufsluftfahrzeugführern besteht daher dringender Handlungsbedarf.

Um das Problem der Überlastung des Luftraums zu lösen, mit dem die Fluggesellschaften gegenwärtig zu kämpfen haben, empfiehlt es sich, schnellstmöglich eine große Zahl von zusätzlichen Flugverkehrslotsen auszubilden, deren Tätigkeit für eine reibungslose und sichere Abwicklung des Luftverkehrs von vitaler Bedeutung ist.

In den Mitgliedstaaten reichen die Ausbildungsmöglichkeiten nicht immer aus, um den Bedarf an Fluglotsen zu befriedigen.

Gemäß Artikel 7 des Vertrages müssen die Mitgliedstaaten Angehörige anderer Mitgliedstaaten in nichtdiskriminierender Weise zu öffentlichen und privaten Ausbildungseinrichtungen und Abschlußprüfungen zulassen.

Um eine uneingeschränkte gegenseitige Anerkennung der Befähigungszeugnisse zu erreichen, sind gemeinsame Anforderungen an Befähigungszeugnisse und Ausbildungsprogramme festzulegen.

Es ist zweckmäßig, die Befugnis zur Festlegung dieser Anforderungen der Kommission zu übertragen, die dabei von einem Regelungsausschuß unterstützt wird —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Diese Richtlinie betrifft die Verfahren und Anforderungen der Mitgliedstaaten zur Erteilung von Befähigungszeugnissen auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt für Flugbesatzungen sowie für Wartungs-, Flugsicherungs- und Bodenfunkpersonal.

(2) Diese Richtlinie gilt nur für Angehörige von Mitgliedstaaten.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

- a) *Befähigungszeugnis* eine Urkunde, die von einem Mitgliedstaat für die Zulassung zur Ausübung Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt ausgestellt wird. Diese Begriffsbestimmung schließt auch Berechtigungen ein, die Teil des Befähigungszeugnisses sind;
- b) *Berechtigung* eine Genehmigung, die in ein Befähigungszeugnis eingetragen oder damit verbunden ist und besondere Bestimmungen, Vorrechte oder Einschränkungen im Zusammenhang mit diesem Befähigungszeugnis feststellt;
- c) *Akzeptierung von Befähigungszeugnissen* jede Art von Anerkennung oder Gültigerklärung eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Befähigungszeugnisses oder Teil eines Befähigungszeugnisses durch einen anderen Mitgliedstaat. Die Akzeptierung kann auch durch die Ausstellung eines nationalen Befähigungszeugnisses erfolgen;
- d) *Anerkennung* die Erlaubnis, in einem Mitgliedstaat das in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Befähigungszeugnis für den darin angegebenen Zweck zu verwenden;
- e) *Gültigerklärung* der ausdrückliche Vermerk eines Mitgliedstaats in einem von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Befähigungszeugnis, daß dieses wie ein nationales Befähigungszeugnis für den darin angegebenen Zweck verwendet werden darf.

Artikel 3

(1) Ein Mitgliedstaat, der für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt die Vorlage eines Befähigungszeugnisses verlangt, akzeptiert unverzüglich, und ohne weitere Prüfungen zu verlangen, alle Befähigungszeugnisse oder Teile von Befähigungszeugnissen, die ein anderer Mitgliedstaat für die gleichen Tätigkeiten ausgestellt hat.

(2) Ein Mitgliedstaat erkennt ein Befähigungszeugnis an, das den gemäß Artikel 9 festgelegten Gemeinschaftsanforderungen entspricht.

(3) Unbeschadet Artikel 8 darf jeder Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Luftfahrerscheins für Privatluftfahrzeugführer ein in einem anderen Mitgliedstaat eingetragenes Luftfahrzeug fliegen. Privatluftfahrzeugführer dürfen Rechte, die in ihrem Luftfahrerschein verbrieft sind, und Berechtigungen für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Flüge) bei Tag allerdings nur in einem für den Alleinflugbetrieb zugelassenen Luftfahrzeug in Anspruch nehmen.

Artikel 4

(1) Entspricht in Abweichung von den Grundsätzen des Artikels 3 Absatz 1 ein von einem Mitgliedstaat ausgestelltes Befähigungszeugnis oder ein Teil eines Befähigungszeugnisses nicht den Anforderungen des Mitgliedstaats, dem das Befähigungszeugnis zur Akzeptierung vorgelegt wird, so unterrichtet dieser den Inhaber des Befähigungszeugnisses davon schriftlich und nennt die zusätzlichen Anforderungen und/oder Prüfungen, die zur Akzeptierung des Befähigungszeugnisses erforderlich sind.

Diese Angaben werden gleichzeitig dem ausstellenden Mitgliedstaat und der Kommission mitgeteilt.

(2) Auf Wunsch erhält der Antragsteller unverzüglich, auf alle Fälle binnen drei Monaten nach Antragstellung, Gelegenheit, eine zusätzliche Prüfung abzulegen.

(3) Kann der Antragsteller nachweisen, daß er den zusätzlichen Anforderungen genügt und/oder die verlangte(n) Prüfung(en) bestanden hat, so akzeptiert der Mitgliedstaat das Befähigungszeugnis oder den betreffenden Teil des Befähigungszeugnisses.

Artikel 5

Unbeschadet Artikel 4

a) erklärt ein Mitgliedstaat ein Befähigungszeugnis für gültig, das zumindest den Anforderungen in der achten Fassung (Juli 1988) von Anhang 1 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt entspricht,

b) verlangt ein Mitgliedstaat allenfalls eine im Anhang beschriebene Eignungsprüfung zu Befähigungszeugnissen, die den Mindestanforderungen in der achten Fassung (Juli 1988) von Anhang 1 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt nicht entsprechen,

wenn der Inhaber des Befähigungszeugnisses den besonderen Anforderungen für eine Anerkennung im Sinne des Anhangs genügt, bis gemäß Artikel 9 Gemeinschaftsanforderungen festgelegt sind.

Artikel 6

Unbeschadet Artikel 3 akzeptiert jeder Mitgliedstaat bei der Zulassung alle Teile der Qualifikation, Erfahrung und Ausbildung, die in anderen Mitgliedstaaten erworben wurden und den eigenen Anforderungen entsprechen.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß Angehörige anderer Mitgliedstaaten zu öffentlichen und privaten Ausbildungseinrichtungen sowie zu Prüfungen und Verfahren zur Zulassung von Luftfahrtpersonal in derselben Weise zugelassen werden wie eigene Staatsangehörige.

Artikel 8

(1) Stellt ein Mitgliedstaat ein Befähigungszeugnis auf der Grundlage eines von einem Drittland erteilten Befähigungszeugnisses (oder Teils eines Befähigungszeugnisses) aus, so wird dies in dem Befähigungszeugnis vermerkt. Die übrigen Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, ein solches Befähigungszeugnis oder einen Teil eines solchen Befähigungszeugnisses zu akzeptieren.

(2) In Abweichung von Absatz 1 akzeptieren die Mitgliedstaaten ein Befähigungszeugnis, das von der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage eines von der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Befähigungszeugnisses ausgestellt wurde.

Artikel 9

(1) Gemäß dem Verfahren nach Artikel 10 erläßt die Kommission bis zum 31. Dezember 1992 Vorschriften mit harmonisierten Anforderungen an Befähigungszeugnisse und Ausbildungsprogramme. Bei der Ausarbeitung solcher Vorschriften berät sich die Kommission mit den betreffenden berufsständischen Vertretungen.

(2) Bis diese Anforderungen an Befähigungszeugnisse erlassen sind, müssen die Anforderungen der Mitgliedstaaten mindestens den Anforderungen in der achten Fassung (Juli 1988) des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt genügen.

(3) Unbeschadet Artikel 5 können die Mitgliedstaaten beschließen, daß Befähigungszeugnisse, die sie vor dem 1. Juli 1990 ausgestellt haben, gültig bleiben.

Artikel 10

(1) Zur Erfüllung der in Artikel 9 beschriebenen Aufgaben wird die Kommission von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrages für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

c) Hat der Rat drei Monate nach einer Befassung keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

Artikel 11

(1) Nach Konsultationen mit der Kommission erlassen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens zum 1. Juli 1990 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die genannten Vorschriften müssen eine ausdrückliche Bezugnahme auf diese Richtlinie enthalten.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie künftig auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG

Besonderes Anerkennungsverfahren

Einsatzbereich	Anforderungen für die besondere Anerkennung				Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung
	Erlaubnis	Gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	
1. Gewerblicher Luftverkehr mit FAR 25/JAR 25-Flugzeugen					
a) Verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC)	a) ATPL-A	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21-60	a) 1 500 Std. als PIC auf FAR 25/JAR 25-Flugzeugen	a) Praktische Überprüfung, einschließlich IR (*)-Prüfung, im Flug oder am Simulator
b) Zweiter Luftfahrzeugführer	b) ATPL-A	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21-60	b) 1 500 Std. auf FAR 25/JAR 25-Flugzeugen	b) Praktische Überprüfung, einschließlich IR-Prüfung, im Flug oder am Simulator
2. Gewerblicher Luftverkehr, ausgenommen mit FAR 25/JAR 25-Flugzeugen					
a) PIC	a) CPL-A (mit IR)	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21-60	a) 1 000 Std. als PIC im gewerblichen Luftverkehr seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, einschließlich IR-Prüfung, im Flug oder am Simulator
b) Zweiter Luftfahrzeugführer	b) CPL-A (mit IR)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21-60	b) 1 000 Std. im gewerblichen Luftverkehr	b) Praktische Überprüfung, einschließlich IR-Prüfung, im Flug oder am Simulator
3. a) Arbeitsflüge mit Flugzeugen (ausgenommen Schulungsflüge)	a) CPL-A	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21-60	a) 700 Std. als PIC auf Flugzeugen herkömmlicher Bauart (*), davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschließlich 50 Std. einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	a) Praktische Überprüfung
b) Arbeitsflüge mit Hubschraubern (ausgenommen Schulungsflüge und Einsätze über See)	b) CPL-H	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21-60	b) 700 Std. als PIC auf Hubschraubern, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschließlich 50 Stunden einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	b) Praktische Überprüfung

(*) IR-Berechtigung für IfR-Flüge (Instrumentenflug).

(**) Als Flugzeuge herkömmlicher Bauart gelten alle Flugzeuge, außer solchen nach JAR 22 und Ultraleichtflugzeuge.

Einsatzbereich	Anforderungen für die besondere Anerkennung				Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung
	Erlaubnis	Gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	
4. Gewerblicher Luftverkehr oder Einsätze über See mit Hubschraubern					
a) PIC	a) ATPL-H (mit IR, falls IR-Flüge erforderlich)	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21-60	a) 1 500 Std. als PIC auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flug Erfahrung seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, ggf. einschließlich IR-Prüfung, im Flug oder am Simulator
b) Zweiter Luftfahrzeugführer	b) CPL-H (mit IR, falls IR-Flüge erforderlich)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21-60	b) 1 500 Std. auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flug Erfahrung seit Erlangung der IR	b) Praktische Überprüfung, ggf. einschließlich IR-Prüfung, im Flug oder am Simulator