



Brüssel, den 20. Dezember 2016  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2016/0343 (NLE)**

---

---

14012/1/16  
REV 1 (de)

AVIATION 222  
RELEX 919  
USA 60

## VORSCHLAG

---

Nr. Komm.dok.:	COM(2016) 694 final/2
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss – im Namen der Europäischen Union – einer Vereinbarung zur Änderung des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluffahrt

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2016) 694 final.

---

Anl.: COM(2016) 694 final/2



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 19.12.2016  
COM(2016) 694 final/2

2016/0343 (NLE)

#### CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2016) 694 final of 28.10.2016.

Concerns the German language version.

In the title, the term "conclusion" was mistranslated.

The text shall read as follows:

Vorschlag für einen

#### **BESCHLUSS DES RATES**

**über den Abschluss – im Namen der Europäischen Union – einer Vereinbarung zur  
Änderung des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der  
Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit  
der Zivilluftfahrt**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### 1.1. Hintergrund

Nach dem Beschluss des Rates über den Abschluss<sup>1</sup> trat das Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt<sup>2</sup> (im Folgenden das „Abkommen“) am 1. Mai 2011 in Kraft. Das Abkommen wurde auf der Grundlage des Beschlusses des Rates vom 9. März 2004 zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen zu eröffnen, ausgehandelt.

Ziel des Abkommens ist unter anderem, die Aufrechterhaltung des hohen Niveaus der Zusammenarbeit und Harmonisierung zwischen den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union in den Bereichen, die in den Anwendungsbereich des Abkommens fallen, zu gewährleisten.

Der ursprüngliche Anwendungsbereich des Abkommens nach dessen Artikel 2 Absatz B umfasst

- Lufttüchtigkeitszulassungen und Überwachung ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse
- Umweltverträglichkeitsprüfungen und Umweltzulassungen ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse und
- Zulassungen und Überwachung von Instandhaltungsbetrieben.

Im Zuge der Durchführung des Abkommens, insbesondere bei Erörterungen in dem durch das Abkommen eingesetzten bilateralen Aufsichtsgremium („Gemeinsamer Ausschuss“) haben die Luftfahrtbehörde der Vereinigten Staaten (Federal Aviation Administration, im Folgenden die „FAA“) und die Kommission festgestellt, dass es dem beiderseitigen Wunsch entspricht, die Möglichkeiten für eine weitergehende Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Flugsicherheit über die geltenden Bestimmungen des Abkommens hinaus auszudehnen.

Beide Seiten stellten fest, dass eine engere Zusammenarbeit vorrangig im Bereich der Erteilung von Pilotenlizenzen und der Pilotenausbildung erfolgen sollte, und haben Sachverständige mit der Prüfung von Optionen und der Ausarbeitung technischer Vorschläge beauftragt. Die Ergebnisse dieser Initiative haben die Durchführbarkeit und Notwendigkeit einer Ausweitung des Abkommens auf zusätzliche Bereiche der Zusammenarbeit und Anerkennung bestätigt.

Am 25. September 2014 ermächtigte der Rat die Kommission, Verhandlungen über eine Änderung des Abkommens zu führen, um weitere Bereiche der Zusammenarbeit einzubeziehen. Die Vereinbarung zur Änderung des Abkommens wurde in der Folge zwischen der Kommission und der FAA ausgehandelt. Auf der Grundlage eines entsprechenden Beschlusses des Rates wurde die Vereinbarung zur Änderung des

---

<sup>1</sup> Beschluss 2011/719/EU (ABl. L 291 vom 9.11.2011, S. 1).

<sup>2</sup> ABl. L 291 vom 9.11.2011, S. 1.

Abkommens in der Zwischenzeit im Namen der Union unterzeichnet. Die Vereinbarung zur Änderung des Abkommens sollte jetzt auf der Grundlage von Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union genehmigt werden,

## **1.2. Anwendungsbereich**

Artikel 2 Absatz B des ursprünglichen Abkommens wurde ersetzt, so dass die folgenden Bereiche einbezogen werden, in denen die Zusammenarbeit auf der Grundlage entsprechender Anhänge des Abkommens konkretisiert werden kann:

- (1) Lufttüchtigkeitszulassungen und Überwachung ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse
- (2) Umweltverträglichkeitsprüfungen und Umweltzulassungen ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse
- (3) Zulassungen und Überwachung von Instandhaltungsbetrieben
- (4) Lizenzierung und Ausbildung von Luftfahrtpersonal
- (5) Betrieb von Luftfahrzeugen
- (6) Flugplätze und
- (7) Flugverkehrsdienste und Flugverkehrsmanagement.

Sich daraus ergebende Änderungen wurden in Artikel 5 vorgenommen.

## **1.3. Zeitplan für den Vollzug der Änderung**

Der Zeitplan für den Vollzug dieser Änderung ist im Zusammenhang mit den vorbereitenden Arbeiten für die Annahme eines neuen Anhangs über die Pilotenlizenzierung und dessen Aufnahme in das Abkommen von wesentlicher Bedeutung.

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008<sup>3</sup> muss ein Pilot, der in der Europäischen Union ansässig ist, über eine Pilotenlizenz verfügen, die von einem Mitgliedstaat ausgestellt ist. Mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission<sup>4</sup> wurde für Inhaber von Lizenzen aus Drittländern eine Lösung geschaffen, wonach der Inhaber die ausländische Lizenz entweder für ein Jahr validieren oder dauerhaft umwandeln lassen konnte. Bei den Erörterungen zur Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission wurde jedoch deutlich, dass die nationalen Bestimmungen zwar auf einem gewissen Niveau harmonisiert waren, sich in der Frage der Behandlung von Lizenzen aus Drittländern aber stark unterschieden. Dies könnte möglicherweise dazu führen, dass eine große Zahl von Inhabern einer Privatpilotenlizenz (mehr als 10 000) über eine ausländische Lizenz verfügt, die nicht in das europäische System

---

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

<sup>4</sup> Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1).

passt. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich größtenteils um europäische Bürger im Besitz einer von den Vereinigten Staaten ausgestellten Privatpilotenlizenz (PPL) handelt, die potenziell betroffen sind. Die Umwandlung solcher Lizenzen im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission könnte zu erheblichem zusätzlichen finanziellen und organisatorischen Aufwand für die PPL-Inhaber führen.

Im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament und der Branche wurde in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission eine Übergangsfrist festgelegt, um Zeit für die Aushandlung eines Anhangs zum Abkommen einzuräumen, dessen Ziel die erleichterte Umwandlung von in den USA ausgestellten Privatpilotenlizenzen ist.

Unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen und Fristen in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission (8. April 2017), wird die Aufnahme eines neuen Anhangs zur Pilotenlizenzierung in das Abkommen als dringend erachtet. Folglich muss das Abkommen zeitnah geändert werden.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

Die Vereinbarung zur Änderung des Abkommens wurde zwischen der Kommission und der FAA vor dem Hintergrund von Artikel 2 Absatz C und Artikel 19 Absatz B des Abkommens ausgehandelt.

Der Luftverkehrssektor im Allgemeinen befürwortet stets eine engere Zusammenarbeit, Anerkennung und Harmonisierung zwischen den beiden größten Märkten, d. h. USA und EU, um unnötige Transaktionskosten zu verringern, die kaum oder gar keinen zusätzlichen Nutzen für die Sicherheit bringen, aber die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit der Branche schmälern. Von besonderem Interesse sind solche Vorteile zu einem Zeitpunkt, da neue Marktteilnehmer in anderen Teilen der Welt aufkommen.

Der Vergleich zwischen dem Regulierungsrahmen in der EU und in den USA lässt es als ratsam erscheinen, die Regulierungsanforderungen und -verfahren auf beiden Seiten des Atlantiks in allen in Abschnitt 1.2 genannten Bereichen weiter zu vereinfachen. Eine Annäherung der beiden Systeme wird für erhebliche Einsparungen in Bezug auf organisatorische Strukturen, Ressourcen, Ausbildungsprogramme, interne Verfahren sowie Überwachungsprogramme sorgen.

Zusätzliche Anhänge zu dem Abkommen, die für eine wirksame gegenseitige Anerkennung in einem bestimmten Bereich erforderlich sind, werden nach den besonderen Verfahren gemäß dem Abkommen und dem Beschluss 2011/719/EU ausgearbeitet und angenommen. Sie werden Gegenstand gesonderter und zusätzlicher Vorschläge der Kommission für Beschlüsse des Rates sein.

## **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

Die vorgeschlagene Vereinbarung zur Änderung des Abkommens würde, wenn sie in Kraft tritt, die Möglichkeit einer Zusammenarbeit in weiteren Bereichen schaffen, die beide Parteien für wünschenswert halten, vorbehaltlich der Annahme der entsprechenden Anhänge für jeden neuen Bereich durch das bilaterale Aufsichtsgremium, im Einklang mit dem geänderten Artikel 5 und mit Artikel 19 Absatz B des Abkommens.

## **Rechtsgrundlage**

Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Als Teil des rechtlichen Hintergrunds ist auch Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit zu nennen. Er sieht die Möglichkeit von Abkommen zwischen der Europäischen Union und Drittländern über die Anerkennung vor, nach denen Behörden in den Mitgliedstaaten Zulassungen oder Zeugnisse ausstellen können auf der Grundlage von Zulassungen oder Zeugnissen, die von Luftfahrtbehörden eines Drittlands ausgestellt wurden.

## **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

**über den Abschluss – im Namen der Europäischen Union – einer Vereinbarung zur Änderung des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Einklang mit dem Beschluss des Rates [XXX] vom [???] <sup>5</sup> wurde die Änderung 1 zu dem Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt am [DATUM] – vorbehaltlich ihres Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt – unterzeichnet.
- (2) Durch die Änderung 1 zu dem Abkommen werden die Bereiche der Zusammenarbeit zwischen den Parteien, in denen die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen und Konformitätsfeststellungen erfolgen kann, ausgeweitet, so dass eine optimierte Nutzung von Ressourcen und entsprechende Kosteneinsparungen erreicht werden können und gleichzeitig ein hohes Maß an Sicherheit im Luftverkehr aufrechterhalten wird.
- (3) Die Änderung 1 des Abkommens sollte daher im Namen der Europäischen Union genehmigt werden–

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

### *Artikel 1*

Die Änderung 1 zu dem Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt wird im Namen der Union genehmigt.

---

<sup>5</sup>

Der Wortlaut der Änderung 1 zu dem Abkommen ist diesem Beschluss beigefügt.

*Artikel 2*

Der Präsident des Rates bestellt die Person, die befugt ist, den Austausch der diplomatischen Noten nach Artikel 19 Absatz B des Abkommens im Namen der Europäischen Union vorzunehmen, um die Zustimmung der Europäischen Union zur Bindung durch die Änderung 1 zu dem Abkommen auszudrücken.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*