



Brüssel, den 7.3.2019
COM(2019) 122 final

2019/0067 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf das Hinzufügen eines Anhangs 4 zum Abkommen

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

2008 schlossen die Europäische Union und die Vereinigten Staaten von Amerika ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen“). Der Anwendungsbereich des am 1. Mai 2011 in Kraft getretenen Abkommens beschränkte sich zunächst auf die Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeitsprüfungen, Zulassung und Überwachung luftfahrttechnischer Erzeugnisse sowie die Zulassung und Überwachung von Instandhaltungsbetrieben. Der Anwendungsbereich des Abkommens wurde in der Folge auf die Lizenzierung und Ausbildung von Luftfahrtpersonal, den Betrieb von Luftfahrzeugen sowie auf Flugverkehrsdienste und Flugverkehrsmanagement erweitert.¹ Diese Erweiterung erfolgte im Rahmen einer am 13. Dezember 2017 vereinbarten Änderung und wird seither vorläufig angewandt.

Die Kommission erarbeitete unter Berücksichtigung des erweiterten Anwendungsbereichs des Abkommens und mit Unterstützung der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) zusammen mit der Federal Aviation Administration (FAA) der USA einen neuen Anhang 4 zum Abkommen über die Überwachung von Flugsimulationsübungsgeräten (Flight Simulation Training Devices, FSTD) mit dem Ziel, die redundante Regulierungsaufsicht über FSTD in der Europäischen Union und in den USA zu verringern.

Der Anwendungsbereich des neuen FSTD-Anhangs deckt wiederkehrende Beurteilungen von Flugsimulatoren (Full Flight Simulators, FFS) für Flugzeuge ab.

Derzeit gibt es 131 aktive EASA-Bescheinigungen für FFS in den Vereinigten Staaten und 34 aktive FAA-Bescheinigungen für FFS in EU-Mitgliedstaaten (VK: 17, Niederlande: 3, Frankreich: 13 und Dänemark: 1). Jedes dieser Geräte hat eine Doppelbescheinigung: eine Bescheinigung der EASA und eine Bescheinigung der FAA, wenn sich das Gerät in den USA befindet, und eine Bescheinigung der FAA und eine Bescheinigung von einer nationalen Luftfahrtbehörde bzw. in einigen Fällen von der EASA, wenn sich das Gerät in einem EU-Mitgliedstaat befindet.

Damit diese Bescheinigungen ihre Gültigkeit behalten, muss jeder Simulator regelmäßig neu beurteilt werden. Dies führt zu doppelten Prüfungen eines jeden Geräts und verursacht unnötigen Verwaltungsaufwand, zusätzliche Kosten für eine zweite Neubeurteilung und verringert die Verfügbarkeit des Geräts für die Schulung von Piloten. So führte die EASA 2017 zum Beispiel 132 wiederkehrende Beurteilungen von FFS in den USA durch. Die FAA wiederum führte 2017 34 wiederkehrende Beurteilungen von FFS in den EU-Mitgliedstaaten durch. Der FFS steht während der Beurteilung durch die Behörde nicht für Schulungen zur Verfügung.

Mit dem vorgeschlagenen neuen FSTD-Anhang wird die Durchführung von wiederkehrenden Beurteilungen vereinfacht. Die EASA wird sich für wiederkehrende Beurteilungen von Geräten in den USA auf die FAA verlassen, und die FAA wird sich für die wiederkehrende Beurteilung von Geräten in EU-Mitgliedstaaten auf die nationalen Luftfahrtbehörden bzw. in einigen Fällen auf die EASA verlassen. Dadurch werden doppelte Prüfungen vermieden und

¹ BESCHLUSS (EU) 2018/61 DES RATES vom 21. März 2017.

die EASA, die FAA und die Branche können Kosten einsparen und die Produktivität erhöhen. Die FAA schätzt, dass sie 2017 den Betreibern von FFS in EU-Mitgliedstaaten 170 000 USD zur Deckung der Kosten für in Europa durchgeführte wiederkehrende Beurteilungen in Rechnung gestellt hat. Aufseiten der EU hat die EASA 2017 den Betreibern von FFS in den USA über 1,1 Mio. EUR zur Deckung der Reisekosten im Zusammenhang mit in den USA durchgeführten wiederkehrende Beurteilungen in Rechnung gestellt (zusätzlich zu den Kosten für die vor Ort in den USA während der Beurteilungen geleisteten Arbeitsstunden).

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die Zusammenarbeit zwischen der EU und den Vereinigten Staaten von Amerika bei der Flugsicherheit ist Teil der Luftfahrtstrategie für Europa. Der vorgeschlagene neue FSTD-Anhang steht im Einklang mit den allgemeinen Zielen des Abkommens über die Regulierung der Zivilluftfahrt zwischen der EU und den USA, das darauf abzielt, weltweit ein hohes Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten und die wirtschaftlichen Belastungen für die Luftfahrtindustrie und die Betreiber durch eine redundante Regulierungsaufsicht zu minimieren.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Das Abkommen dient einem Kernziel der Luftfahrtaußenpolitik der Union, indem es die Sicherheit der Zivilluftfahrt erhöht und den Handel mit und Investitionen in luftfahrttechnische(n) Erzeugnisse(n) erleichtert. Der neue FSTD-Anhang stimmt mit der allgemeinen Luftfahrtpolitik der Union überein, indem er die gegenseitige Anerkennung von Bescheinigungen und technischen Feststellungen mit wichtigen internationalen Partnern fördert und eine effizientere Nutzung der auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten zur Verfügung stehenden Ressourcen ermöglicht.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9. Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Entfällt.

- **Verhältnismäßigkeit**

Entfällt.

- **Wahl des Instruments**

Das Hinzufügen eines neuen Anhangs zum Abkommen ist das effizienteste Instrument zum Erreichen des Ziels einer effizienten gegenseitigen Anerkennung von Konformitätsfeststellungen und Dokumentationen für Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD).

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die EU-Mitgliedstaaten, in denen sich (von der FAA zertifizierte) FFS befinden, wurden in den Vertrauensbildungsprozess, den EASA und FAA im Jahr 2013 durchführten, in die Vorbereitung des Anhangs einbezogen.

Die Kommission informierte die EU-Mitgliedstaaten über die Erarbeitung eines neuen FSTD-Anhangs in der Arbeitsgruppe „Luftverkehr“ des Rates. und zwar a) mittels Berichten zu den Gesprächen im Bilateralen Aufsichtsgremium nach dem Abkommen (zu denen die EU-Mitgliedstaaten eingeladen werden) und b) im Rahmen der Vorbereitung des Beschlusses (EU) 2018/61 des Rates zur Erweiterung des Anwendungsbereichs des Abkommens u. a. auf die Lizenzierung und Ausbildung von Luftfahrtpersonal und konsultierte die EU-Mitgliedstaaten dazu.

Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Bei der Ausarbeitung des neuen FSTD-Anhangs wurde die Europäische Kommission durch die EASA unterstützt. Die EASA und die FAA führten einen Vergleich der Rechtsvorschriften der EU und der USA bezüglich der Zertifizierung von FSTD durch. Durch diesen 2014 abgeschlossenen Vergleich konnten die regulatorischen Unterschiede zwischen den Systemen der EU und der USA ermittelt werden, denen durch die sogenannten „Besondere Bedingungen“ im vorgeschlagenen FSTD-Anhang Rechnung getragen wird.

Die EASA führte außerdem eine Begutachtung des nationalen Simulatorenprogramms der FAA (National Simulator Programme, NSP) durch, um Vertrauen in das US-System für die Aufsicht über Flugsimulatoren aufzubauen. Im Rahmen dieser Begutachtung besuchte die EASA das NSP-Büro in Atlanta (August 2013) und untersuchte NSP-Beurteilungen zu von der EASA zertifizierten Simulatoren in Dallas (November 2013) und Miami (Dezember 2013). Die Begutachtung beschränkte sich auf wiederkehrende Beurteilungen von Flugsimulatoren für Flugzeuge. Dies entspricht dem Anwendungsbereich des vorgeschlagenen FSTD-Anhangs.

Am 2. Juli 2014 berichtete die EASA zusammen mit der FAA an das gemäß dem Abkommen eingerichtete Bilaterale Aufsichtsgremium, dass der Vergleich der Rechtsvorschriften sowie der Vertrauensbildungsprozess erfolgreich abgeschlossen wurden. Damit waren die vorbereitenden technischen Arbeiten für die Ausarbeitung des neuen FSTD-Anhangs beendet.

- **Folgenabschätzung**

Entfällt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Entfällt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Für die EU wird die EASA die Umsetzung des neuen FSTD-Anhangs koordinieren. Die detaillierten Verfahren zur Umsetzung werden in den Simulator-Durchführungsverfahren (Simulator Implementation Procedures, SIP) festgelegt, die derzeit von den Technischen Organen EASA und FAA (rechtzeitig bis zur Annahme des neuen FSTD-Anhangs) erarbeitet werden.

Das Monitoring der Umsetzung des FSTD-Anhangs erfolgt in erster Linie durch das FSTD-Aufsichtsgremium (FSTD Oversight Board, FOB), das dem nach dem Abkommen geschaffenen Bilateralen Aufsichtsgremium rechenschaftspflichtig ist. Das FOB erstattet dem Bilateralen Aufsichtsgremium regelmäßig Bericht.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Abschnitt 1 – Gegenstand und Anwendungsbereich

In diesem Abschnitt des FSTD-Anhangs wird der Gegenstand des Anhangs erläutert. Dieser besteht in der gegenseitigen Anerkennung der Konformitätsfeststellungen und Unterlagen sowie der Bereitstellung technischer Hilfe bei der wiederkehrenden Beurteilung und Qualifikation von FFS.

In den Anwendungsbereich des Anhangs fallen die wiederkehrende Beurteilung und die Aufrechterhaltung der Qualifikation von FFS für Flugzeuge, die eine von der FAA und der EASA bzw. einer Luftfahrtbehörde eines EU-Mitgliedstaates ausgestellte Qualifikation haben.

Abschnitt 2 – Begriffsbestimmungen

In diesem Abschnitt des FSTD-Anhangs werden einige häufig verwendete Fachbegriffe definiert.

Abschnitt 3 – Gemeinsames Koordinierungsgremium

In diesem Abschnitt wird das FTSD-Aufsichtsgremium (FOB) eingerichtet, das dem Bilateralen Aufsichtsgremium rechenschaftspflichtig und für die wirksame Umsetzung des FSTD-Anhangs verantwortlich ist. Den Vorsitz des FOB führen die für Flugnormen verantwortlichen Direktoren der EASA und der FAA gemeinsam. Zu den Hauptaufgaben des FOB gehören:

- a) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung der Simulator-Durchführungsverfahren (SIP)
- b) Austausch von Informationen zu relevanten Sicherheitsfragen und Entwicklung entsprechender Aktionspläne
- c) Gewährleistung der einheitlichen Anwendung des Anhangs

- d) Austausch von Informationen zu geplanten und laufenden Regulierungstätigkeiten, die sich auf die Grundlage und den Anwendungsbereich des Anhangs auswirken könnten
- e) Austausch von Informationen zu wesentlichen Änderungen an den FSTD-Qualifizierungssystemen der Parteien, die sich auf die Grundlage und den Anwendungsbereich des Anhangs auswirken könnten
- f) Lösung technischer Fragen, die in die Zuständigkeit der Technischen Organe und der Luftfahrtbehörden fallen und nicht auf ihrer Ebene gelöst werden können und
- g) Vorlage von Änderungsvorschlägen zu diesem Anhang an das Bilaterale Aufsichtsgremium.

Abschnitt 4 – Durchführung

Dieser Abschnitt enthält ausführliche Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Beurteilungsberichten durch die Parteien sowie für die Fortsetzung der FFS-Qualifizierungen von FAA und EASA nach dem Abkommen. Die nationalen Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten bzw., in einigen Fällen, die EASA führen im Auftrag der FAA Beurteilungen für Geräte in der EU durch, und die FAA führt im Auftrag der EASA Beurteilungen für Geräte in den USA durch.

Dieser Abschnitt enthält außerdem Bestimmungen zu Folgemaßnahmen zu den Feststellungen des Beurteilungsberichts, zur Bereitstellung technischer Hilfe bei der Durchführung von Sonderbeurteilungen oder zum Einholen und Bereitstellen von Daten und Informationen auf Antrag sowie zum Austausch von Informationen im Hinblick auf die Überarbeitung von Gesetzen, Regelungen, Verfahren, Strategien oder Normen, die sich auf die Grundlage für die Umsetzung des Anhangs auswirken können.

Abschnitt 5 – Mitteilungen und Zusammenarbeit

Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen zu Mitteilungen und zum Informationsaustausch zwischen der FAA, der EASA und gegebenenfalls der Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten. Dazu gehören auch Bestimmungen zur Benennung von Kontaktstellen zu den verschiedenen technischen Aspekten des FSTD-Anhangs sowie Informationen zu den für FFS genehmigten Ausnahmen und Abweichungen.

Abschnitt 6 – Anforderungen an die Qualifikation für die Anerkennung der Konformitätsfeststellungen

Dieser Abschnitt enthält die grundlegenden Anforderungen an die Behörden hinsichtlich der Wirksamkeit ihrer jeweiligen Systeme zur Regulierungsaufsicht über FSTD, einschließlich des rechtlichen und ordnungspolitischen Rahmens, Ressourcen, Schulungsprogramme, Unterlagen und Aufzeichnungen sowie der internen Vorgehensweisen, Verfahren und Qualitätssicherungssysteme.

Des Weiteren werden in diesem Abschnitt die Bestimmungen für den Erstnachweis und den fortlaufenden Nachweis der Wirksamkeit dieser Systeme festgelegt, einschließlich Bestimmungen zur Beteiligung der Parteien an den Qualitätsaudits und Normungstätigkeiten der jeweils anderen Seite, zum Austausch von Berichten zur Qualitätssicherung und Normung sowie anderer relevanter Informationen, die für ein fortgesetztes Vertrauen der Parteien in die Systeme der jeweils anderen Seite gegebenenfalls erforderlich sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass Behörden aus allen EU-Mitgliedstaaten FFS-Beurteilungen im Auftrag der FAA durchführen können, so lange sie die Anforderungen dieses Anhangs erfüllen. Die EASA ist für die Überwachung der Einhaltung dieser Bestimmung im Rahmen ihrer üblichen Normungstätigkeiten verantwortlich.

Abschnitt 7 – Untersuchungs- und Durchsetzungsmaßnahmen

Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen zur Zusammenarbeit bei der Untersuchung von Verstößen und dem Ergreifen von Durchsetzungsmaßnahmen. Im Einklang mit dem Abkommen behalten beide Parteien das Recht, Durchsetzungsmaßnahmen gegen die Betreiber von FSTD mit FAA- oder EASA-Zulassung zu ergreifen.

Abschnitt 8 – Übertragungsbestimmungen

Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen, die die Art und Weise festlegen, in der derzeit unter der direkten Aufsicht der EASA stehende FFS an die FAA übergeben werden, sowie die Art und Weise, in der derzeit unter der direkten Aufsicht der FAA stehende FFS an die nationalen Behörden der EU-Mitgliedstaaten übergeben werden. Derzeit gibt es vier EU-Mitgliedstaaten, in denen sich FFS mit FAA-Zulassung befinden: Vereinigtes Königreich, Dänemark, Frankreich und die Niederlande.

Die Übertragungen erfolgen innerhalb von 18 Monaten ab dem Inkrafttreten des Anhangs und werden auf die Termine für die wiederkehrenden Beurteilungen der Geräte abgestimmt.

Abschnitt 9 – Gebühren

Die Gebühren für die wiederkehrenden Beurteilungen der Geräte werden im Einklang mit Artikel 14 des Abkommens und im Einklang mit den geltenden rechtlichen Anforderungen erhoben – aufseiten der EU die Verordnung (EU) Nr. 319/2014 der Kommission vom 27. März 2014 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte.

Anlage 1 – Besondere Bedingungen

Diese Anlage enthält die besonderen Bedingungen der EU für FFS in den USA sowie die besonderen Bedingungen der FAA für FFS in der EU.

Diese besonderen Bedingungen sind zusätzliche regulatorische Anforderungen, die während der Beurteilungsaudits zu beachten sind, um den Unterschieden zwischen den Regulierungssystemen der EU und der USA für Flugsimulatoren gerecht zu werden.

Aufseiten der EU liegt die Verantwortung für die Überprüfung der Einhaltung der besonderen Bedingungen der FAA bei den nationalen Behörden derjenigen Mitgliedstaaten, in denen sich die Geräte mit FAA-Bescheinigung befinden, bzw. unter gewissen Umständen bei der EASA, wenn der FFS in der EU unter der Aufsicht der Agentur steht. Die Ergebnisse der Überprüfung der besonderen Bedingungen werden in einem „Bericht zu den besonderen Bedingungen“ vermerkt, der von der Behörde nach der Beurteilung erstellt wird.

Anlage 2 – Maßnahmen der Luftfahrtbehörden

Diese Anlage enthält spezifische Maßnahmen, die die nationalen Luftfahrtbehörden der EU-Mitgliedstaaten bei der Durchführung der wiederkehrenden Beurteilungen der FFS im

Auftrag der FAA ergreifen. Dazu gehören die Zeitplanung für die wiederkehrende Beurteilung, die Vorbereitung der Durchführung der Beurteilung, die Durchführung der Beurteilung und Tätigkeiten im Anschluss an die Beurteilung, einschließlich der Erstellung des Beurteilungsberichts und des Berichts zu den besonderen Bedingungen, die an die FAA zu übermitteln sind.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf das Hinzufügen eines Anhangs 4 zum Abkommen

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 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt ist am 1. Mai 2011 in Kraft getreten².
- (2) Eines der Hauptziele des Abkommens besteht in der Verbesserung des langjährigen Kooperationsverhältnisses zwischen Europa und den Vereinigten Staaten im Hinblick auf die Gewährleistung der weltweiten Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Minimierung der wirtschaftlichen Belastung für Luftfahrtbranche und -Betreiber durch redundante Regulierungsaufsicht.
- (3) Mit Änderung 1³ zu dem Abkommen wird der Umfang von Artikel 2 Absatz B des Abkommens unter anderem auf die Lizenzierung und Ausbildung von Luftfahrtpersonal ausgeweitet.
- (4) Artikel 5 des Abkommens in seiner geänderten Fassung sieht die Ausarbeitung neuer Anhänge für Angelegenheiten innerhalb des Anwendungsbereichs des Abkommens vor.
- (5) Beide Technische Organe, d. h. für die EU die Europäische Agentur für Flugsicherheit und für die USA die Federal Aviation Administration, haben dem Bilateralen Aufsichtsgremium vorgeschlagen, den Erlass eines neuen Anhangs 4 zum Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Konformitätsfeststellungen und Unterlagen für Flugsimulationsübungsgeräte („FSTD“) zu beschließen.
- (6) Die Umsetzung des neuen Anhangs bringt Einsparungen für beide Technische Organe mit sich. Gleichzeitig sinken die Kosten für die Branche (Betreiber von FSTD), und

² ABl. L 291 vom 9.11.2011, S. 3.

³ ABl. L 11 vom 16.1.2018, S. 3.

auch die Luftfahrtunternehmen profitieren von einem verbesserten Zugang zu den FSTD für ihre Piloten.

- (7) Laut Artikel 19 Absatz C des Abkommens treten neue Anhänge nach Entscheidung des gemäß Artikel 3 des Abkommens eingerichteten Bilateralen Aufsichtsgremiums in Kraft.
- (8) Der neue Anhang 4 zu Flugsimulationsübungsgeräten sollte im Namen der Europäischen Union angenommen werden.
- (9) In Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses des Rates 2011/719/EU vom 7. März 2011 über den Abschluss des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt wird im Einklang mit Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union festgelegt, dass der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission den von der Union im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt zur Annahme zusätzlicher Anhänge gemäß Artikel 3 Absatz C Ziffer 7 und Artikel 19 Absatz C des Abkommens beschließt —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der in dem gemäß den Artikeln 3 und 19 des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt eingesetzten Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretende Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf die Annahme des Beschlusses des Bilateralen Aufsichtsgremiums zur Annahme von Anhang 4 des Abkommens beruht auf dem diesem Beschluss beigefügten Entwurf des Beschlusses Nr. 0011 des Bilateralen Aufsichtsgremiums.

Artikel 2

Der für Luftfahrt zuständige Direktor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr wird in seiner Eigenschaft als Vorsitzender und Vertreter der Union im Bilateralen Aufsichtsgremium ermächtigt, den Beschluss Nr. 0011 des Bilateralen Aufsichtsgremiums zu unterzeichnen.

Artikel 3

Nach seiner Verabschiedung wird der Beschluss des Bilateralen Aufsichtsgremiums im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Für den Rat
Der Präsident*

Brüssel, den 7.3.2019
COM(2019) 122 final

ANNEX 1

ANHANG

des

**Vorschlags für einen
BESCHLUSS DES RATES**

über den im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf das Hinzufügen eines Anhangs 4 zum Abkommen

***BILATERALES AUFSICHTSGREMIUM
FÜR DAS ABKOMMEN
ZWISCHEN
DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA
UND DER EUROPÄISCHEN UNION
ÜBER DIE ZUSAMMENARBEIT BEI DER REGELUNG DER SICHERHEIT
DER ZIVILLUFTFAHRT***

***BESCHLUSSNIEDERSCHRIFT
BESCHLUSS Nr. 0011***

Unter Hinweis darauf, dass mit 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 (das „Abkommen“) der Anwendungsbereich von Artikel 2 Absatz B des Abkommens erweitert wurde, unter anderem um die Lizenzierung und Ausbildung von Luftfahrtpersonal;

Unter Hinweis darauf, dass nach Artikel 5 des Abkommens in der geänderten Fassung die Ausarbeitung neuer Anhänge des Abkommens für Angelegenheiten innerhalb des Anwendungsbereichs des Abkommens möglich ist, die gemäß Artikel 19 Absatz C nach Entscheidung des gemäß Artikel 3 eingesetzten Bilateralen Aufsichtsgremiums (das „Aufsichtsgremium“) in Kraft treten;

hat das Aufsichtsgremium folgenden Beschluss gefasst:

1. Der diesem Beschluss beigefügte Anhang 4 des Abkommens (Flugsimulationsübungsgeräte) wird angenommen.
2. Anhang 4 des Abkommens (Flugsimulationsübungsgeräte) tritt am Tag der letzten der folgenden Unterschriften in Kraft.

Für das Bilaterale Aufsichtsgremium

DE

**DE
EN**

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
DEPARTMENT OF TRANSPORT
VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA

EUROPÄISCHE KOMMISSION
EUROPÄISCHE UNION

UNTER
ZEICHN
ET
VON:

UNTER
ZEICHN
ET
VON:

TITEL: Associate Administrator for
Aviation Safety

TITEL: Direktor, Luftfahrt
Generaldirektion Mobilität und
Verkehr, Europäische Kommission

DATUM
:
ORT: Washington, DC

DATUM
:
ORT: Brüssel, Belgien

DE

DE
EN

Brüssel, den 7.3.2019
COM(2019) 122 final

ANNEX 2

ANHANG

des

**Vorschlags für einen
BESCHLUSS DES RATES**

über den im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf das Hinzufügen eines Anhangs 4 zum Abkommen

FLUGSIMULATIONSÜBUNGSGERÄTE

1. GEGENSTAND UND ANWENDUNGSBEREICH

- 1.1. Die Parteien haben die Normen, Vorschriften, Praktiken und Verfahren zur wiederkehrenden Beurteilung und fortlaufenden Qualifikation von Flugsimulatoren (FFS) für Flugzeuge bewertet und sind zu dem Schluss gekommen, dass sie im ausreichenden Umfang kompatibel sind und eine gegenseitige Anerkennung der Zulassungen und Feststellungen daher möglich ist. In diesem Anhang werden die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsfeststellungen und Unterlagen sowie die Bereitstellung technischer Unterstützung bei der wiederkehrenden Beurteilung und Qualifikation von FFS geregelt. Dieser Anhang ist nicht so auszulegen, dass die Handlungsbefugnis einer Partei gemäß Artikel 15 des Abkommens begrenzt wird.
- 1.2. In den Anwendungsbereich dieses Anhangs fallen die wiederkehrende Beurteilung und fortlaufende Qualifikation von Level C, CG und DG FFS für Flugzeuge mit einer von der Federal Aviation Administration (FAA) und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) oder gegebenenfalls einer Luftfahrtbehörde ausgestellten Qualifikation. Dieser Anwendungsbereich kann per Änderung zu diesem Anhang infolge eines nach Artikel 19 Absatz B des Abkommens gefassten Beschlusses des Bilateralen Aufsichtsgremiums (das „Aufsichtsgremium“) erweitert werden.
- 1.3. Die Erweiterung des Anwendungsbereichs dieses Anhangs erfolgt nach einem entsprechenden Vertrauensbildungsprozess, der von den Technischen Organen geleitet wird.
- 1.4. Nicht in den Anwendungsbereich des Anhangs fallen Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD), die sich außerhalb des in Artikel 12 des Abkommens festgelegten Bereichs befinden, in dem das Abkommen anwendbar ist.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

2.1. Für die Zwecke dieses Anhangs gelten neben den Begriffsbestimmungen des Abkommens folgende Begriffsbestimmungen.

- (a) „FFS-Qualifikationsstufe“ bezeichnet den Grad der Einhaltung basierend auf der technischen Leistungsfähigkeit des FFS, festgestellt durch eine Beurteilung des FFS vor dem Hintergrund der aufgestellten Kriterien für die technische Bewertung gemäß den geltenden Anforderungen. FFS werden in die Stufen A, B, C und D eingeteilt. Außerdem haben einige in der EU zugelassene Geräte nach angestammten Rechten die Qualifikationsstufen AG, BG, CG und DG.
- (b) „Feststellung“ bezeichnet eine Überprüfung, ob das FSTD die geltenden Anforderungen erfüllt oder nicht erfüllt. Es wird in Form von Ergebnissen/Abweichungen im von der FAA, der EASA oder einer Luftfahrtbehörde erstellten Beurteilungsbericht vermerkt.
- (c) „Flugsimulationsübungsgerät“ (FSTD) bezeichnet:
- (i) für die Europäische Union ein Übungsgerät, das bei Flugzeugen ein Flugsimulator (Full Flight Simulator FFS), ein Flugübungsgerät (Flight Training Device, FTD), ein Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgerät (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) oder ein Basisinstrumentenflug-Übungsgerät (Basic Instrument Training Device, BITD) ist.
 - (ii) Für die Vereinigten Staaten ein Übungsgerät, das bei Flugzeugen, ein Flugsimulator (FFS) oder ein Flugübungsgerät (FTD) ist.
- (d) „Flugsimulator (Full Flight Simulator, FFS)“ bezeichnet eine vollständige Nachbildung eines Cockpits eines bestimmten Typs, einer bestimmten Bauweise, eines bestimmten Modells oder einer bestimmten Serie einschließlich der Ausrüstung und Computerprogramme, die zur Darstellung der Funktionen der

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

Flugzeugsysteme am Boden und im Fluge notwendig sind, und einschließlich eines optischen Systems, das den Blick aus dem Cockpit simuliert, sowie eines Systems zur Simulation auftretender Kräfte.

- (e) „FSTD-Beurteilung“ bezeichnet die Messung des FSTD anhand festgelegter technischer Kriterien für die jeweilige Stufe, die zu einer FSTD-Qualifikation führt.
- (f) „FSTD-Betreiber“ bezeichnet die Organisation, die direkt gegenüber der EASA oder gegebenenfalls einer Luftfahrtbehörde für die Beantragung und Aufrechterhaltung der Qualifikation eines bestimmten FSTD verantwortlich ist und die Anforderungen von Teil-ORA der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zu erfüllen hat.
- (g) „FSTD-Sponsor“ bezeichnet die Organisation, die direkt gegenüber der FAA für die Beantragung und Aufrechterhaltung der Qualifikation eines bestimmten FSTD verantwortlich ist und die Anforderungen nach Titel 14 der United States Code of Federal Regulations Teil 60 (im Folgenden „Teil 60“) zu erfüllen hat.
- (h) „Angestammte Rechte“ bezeichnet:
 - (i) für die Vereinigten Staaten das Recht eines FSTD-Betreibers/-Sponsors, die nach einem vorangegangenen Advisory Circular (beratendes Rundschreiben) gewährte Qualifikationsstufe beizubehalten.
 - (ii) für die Europäische Union das Recht eines FSTD-Betreibers/-Sponsors das Recht, die nach einer vorangegangenen Verordnung gewährte Qualifikationsstufe beizubehalten. Sie umfassen außerdem das Recht eines FSTD-Nutzers, die Trainings-, Test- und Prüfpunkte beizubehalten, die nach der vorangegangenen Verordnung erworben wurden.
- (i) „Referenz-Qualifikationshandbuch“ (Master Qualification Test Guide, MQTG) ist das von den Behörden genehmigte Qualifikationshandbuch, in das die von der FAA, der EASA oder gegebenenfalls einer Luftfahrtbehörde beobachteten Testergebnisse einfließen. Das MQTG dient als Referenz für zukünftige Beurteilungen.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

- (j) „Anleitung für Qualifikationstests“ (Qualification Test Guide, OTG) bezeichnet ein Dokument, das für den Nachweis bestimmt ist, dass die Leistungs- und Handhabungseigenschaften innerhalb der für das Luftfahrzeug vorgeschriebenen Grenzen liegen und alle einschlägigen Anforderungen erfüllt wurden.
- (k) „Besondere Bedingungen“ bezeichnet die Anforderungen, die nach einem Vergleich der betreffenden Regulierungssysteme für die Beurteilung und Qualifikation von FFS beiden Systemen nicht gemeinsam und die so bedeutsam sind, dass sie in diesem Anhang behandelt werden müssen.

3. GEMEINSAMES KOORDINIERUNGSGREMIUM

3.1. Zusammensetzung

- 3.1.1. Es wird ein gemeinsames Koordinierungsgremium, das FSTD-Aufsichtsgremium (FOB), unter der gemeinsamen Führung des für Flugnormen verantwortlichen Direktors der EASA und des für Flugnormen verantwortlichen Exekutivdirektors eingesetzt, das dem bilateralen Aufsichtsgremium rechenschaftspflichtig ist. Dem FOB gehören FSTD-Sachverständige von jedem Technischen Organ an.
- 3.1.2. Die gemeinsame Führung kann zusätzliche Teilnehmer zum FOB einladen, um die Erfüllung der Zielsetzungen dieses Anhangs zu unterstützen.

3.2. Mandat

- 3.2.1. Das FOB tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um die wirksame Anwendung dieses Anhangs zu gewährleisten. Zu den Aufgaben des FOB gehören:
 - (a) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung der Verfahren für die technische Durchführung – Flugsimulatoren (TIP-S) für die Beurteilung und Qualifikation von FFS einschließlich Kooperation, Hilfe, Austausch von Informationen und Maßnahmen für ein fortgesetztes Vertrauen für die Prozesse nach diesem Anhang;

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

- (b) Austausch von Informationen zu relevanten Sicherheitsfragen und Entwicklung entsprechender Aktionspläne;
- (c) Gewährleistung der einheitlichen Anwendung dieses Anhangs;
- (d) Austausch von Informationen zu geplanten und laufenden Regulierungstätigkeiten, die sich auf die Grundlage und den Anwendungsbereich des Anhangs auswirken könnten;
- (e) Austausch von Informationen zu wesentlichen Änderungen an den Pilotlizenzierungssystemen der Parteien, die sich auf die Grundlage und den Anwendungsbereich des Anhangs auswirken könnten;
- (f) Lösung technischer Fragen, die in die Zuständigkeit der Technischen Organe und der Luftfahrtbehörden fallen und nicht auf ihrer Ebene gelöst werden können und
- (g) Vorlage von Änderungsvorschlägen zu diesem Anhang an das Aufsichtsgremium.

3.2.2. Das FOB erstattet dem Aufsichtsgremium Bericht über ungelöste Fragen und stellt die Umsetzung der Beschlüsse des Aufsichtsgremiums bezüglich dieses Anhangs sicher.

4. DURCHFÜHRUNG

4.1. Die Technischen Organe erstellen und unterhalten zu Überwachungszwecken eine Stammliste mit FFS, deren Qualifikation in den Anwendungsbereich dieses Anhangs fällt. Die Verfahren zur Erstellung und Unterhaltung dieser Stammliste wird in den TIP-S ausführlicher festgelegt.

4.2. Fortlaufende Qualifikation durch die FAA

4.2.1. Die Parteien vereinbaren, dass ein FFS, das

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

- (a) über eine aktuelle Qualifikation nach der geltenden Qualifikationsgrundlage der EU verfügt und
- (b) die Bedingungen in diesem Anhang erfüllt, einschließlich der besonderen Bedingungen der FAA gemäß Anlage 1, ungeachtet der für den Inhaber der FFS-Zulassung geltenden Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des Simulators nach Teil 60,

die technischen Anforderungen für eine fortlaufende Qualifikation durch die FAA nach Eingang, Prüfung und Annahme der von der EASA oder gegebenenfalls einer Luftfahrtbehörde vorgelegten Beurteilungsberichte und Berichte zu den besonderen Bedingungen erfüllt.

4.2.2. Die zuständigen Luftfahrtbehörden führen die in Anlage 2 zu diesem Anhang festgelegten Maßnahmen durch, wenn sie im Auftrag der FAA an der wiederkehrenden Beurteilung eines FFS gemäß diesem Anhang arbeiten.

4.3. Fortlaufende Qualifikation durch die EASA

4.3.1. Die Parteien vereinbaren, dass ein FFS, das

- (a) über eine aktuelle Qualifikation nach der geltenden Qualifikationsgrundlage der Vereinigten Staaten verfügt und
- (b) die Bedingungen in diesem Anhang erfüllt, einschließlich der besonderen Bedingungen der EU gemäß Anlage 1, ungeachtet der für den Inhaber der FSTD-Zulassung geltenden Anforderungen nach Teil-ORA,

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

die technischen Anforderungen für eine fortlaufende Qualifikation durch die EASA nach Eingang, Prüfung und Annahme der von der FAA vorgelegten Beurteilungsberichte und Berichte zu den besonderen Bedingungen erfüllt.

4.4. Gegenseitige Anerkennung von Beurteilungsberichten

4.4.1. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Anhangs vereinbaren die Parteien, dass die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden dem Technischen Organ der anderen Partei die Berichte zur wiederkehrenden Beurteilung und den besonderen Bedingungen vorlegen. Die Berichte enthalten Konformitätsfeststellungen bezüglich der jeweiligen Anforderungen der EU und der USA als Grundlage für die Ausgabe oder Fortführung der Gültigkeit ihrer jeweiligen FFS-Qualifikationen.

4.5. Folgemaßnahmen zu den Feststellungen in den Beurteilungsberichten

4.5.1. Der FSTD-Betreiber/-Sponsor behebt Feststellungen zusammen mit dem Technischen Organ oder der Luftfahrtbehörde, die die Beurteilung durchgeführt haben, sofern das entsprechende Technische Organ für die in den TIP-S festgelegten Fällen nicht andere Anweisungen erteilt. In diesen Fällen wird von dem Technischen Organ oder gegebenenfalls der Luftfahrtbehörde, die die Beurteilung vorgenommen hat, ein Besuch vor Ort durchgeführt, sofern dies für die Beurteilung des Abschlusses der Feststellungen erforderlich ist und es die zur Verfügung stehenden Mittel zulassen.

4.6. Wenn sich Umstände außerhalb des Umfangs der wiederkehrenden Beurteilung ergeben, leistet das Technische Organ und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörde jeder Partei bei Bedarfsfall auf Antrag und in beiderseitigem Einvernehmen technische Unterstützung bei der FFS-Beurteilung für das Technische Organ der anderen Partei oder gegebenenfalls eine Luftfahrtbehörde. Das Technische Organ bzw. die Luftfahrtbehörde kann eine solche technische Unterstützung aufgrund nicht ausreichend vorhandener Ressourcen ablehnen. Zur Unterstützung zählen unter anderem:

(a) auf Anfrage Untersuchungen durchführen und darüber Bericht erstatten,

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

- (b) auf Anfrage Daten erlangen und bereitstellen und
- (c) Durchführung einer Sonderbeurteilung eines FFS im Falle einer Verlegung oder einer Änderung am Gerät.

- 4.7. In Einklang mit Artikel 15 Buchstabe B des Abkommens können die Technischen Organe unabhängige Beurteilungen von Geräten im Falle spezieller Sicherheitsbedenken durchführen.
- 4.8. Änderungen bzw. Neufassungen der Organisationsstruktur, Gesetze, Vorschriften, Verfahren, Strategien oder Normen durch die Parteien, einschließlich jener, die die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden betreffen, können sich auf die Grundlage für die Ausführung dieses Anhangs auswirken. Die Parteien unterrichten einander durch die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden zum frühestmöglichen Zeitpunkt über Pläne für solche Änderungen und erörtern, in welchem Umfang diese geplanten Änderungen die Grundlage dieses Anhangs berühren. Führen Konsultationen gemäß Artikel 15 Absatz C des Abkommens zur Vereinbarung einer Änderung dieses Anhangs, so sind die Parteien bestrebt, sicherzustellen, dass diese Änderung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens oder der Durchführung der Änderung, die diese Änderung des Anhangs veranlasst hat, oder so rasch wie möglich nach diesem Zeitpunkt in Kraft tritt.

5. MITTEILUNGEN UND ZUSAMMENARBEIT

- 5.1. Die Technischen Organe tauschen ein Verzeichnis von Kontaktstellen zu den verschiedenen technischen Aspekten dieses Anhangs aus und halten dieses auf dem aktuellen Stand.
- 5.2. Alle Mitteilungen, einschließlich der technischen Unterlagen, zwischen den Technischen Organen und gegebenenfalls den Luftfahrtbehörden erfolgen in englischer Sprache.
- 5.3. Alle in den Mitteilungen verwendeten Daten haben das Format TT MMM JJJJ, z. B. „5. MAI 2014“.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

5.4. Die Technischen Organe und die Flugbehörden informieren einander über Ausnahmen und Abweichungen für FFS, die in den Anwendungsbereich dieses Anhangs fallen.

5.5. Anweisungen für die Beurteilung

Die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden legen alle Sonderanweisungen oder während einer Beurteilung zu bearbeitenden Anfragen mindestens 30 Kalendertage vor der Beurteilung zur Prüfung vor.

6. ANFORDERUNGEN AN DIE QUALIFIKATION FÜR DIE ANERKENNUNG DER KONFORMITÄTSFESTSTELLUNGEN

6.1. Grundanforderungen

6.1.1. Jedes Technische Organ und gegebenenfalls Luftfahrtbehörde weisen gegenüber dem anderen Technischen Organ die Wirksamkeit ihrer jeweiligen Systeme für die Regulierungsaufsicht über FSTD nach. Zur Durchführung der Beurteilungen von FFS im Auftrag der anderen Partei weisen die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden nach, dass sie über wirksame und angemessene

- (a) rechtliche und ordnungspolitische Strukturen,
- (b) Organisationsstrukturen,
- (c) Ressourcen, einschließlich qualifizierten Personals in ausreichender Anzahl,
- (d) Schulungsprogramme für technisches Personal,
- (e) interne Vorgehensweisen und Verfahren, einschließlich eines Qualitätssicherungssystems,
- (f) Unterlagen und Aufzeichnungen,

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

- (g) Aufsichtsprogramme und
- (h) Befugnisse über regulierte Einheiten und Geräte verfügen.

6.2. Anfängliches Vertrauen

- 6.2.1. Jedes Technische Organ hat dem anderen Technischen Organ im Zuge von Aktivitäten zur anfänglichen Vertrauensbildung die Wirksamkeit seines jeweiligen Systems für die Regulierungsaufsicht über die Tätigkeiten gemäß diesem Anhang nachgewiesen. Die Technischen Organe haben einander außerdem die Wirksamkeit ihrer Qualitätskontrollen und Normungstätigkeiten, einschließlich der Prüfungen der Luftfahrtbehörden gemäß Absatz 6.3.1, nachgewiesen.
- 6.2.2. Das Technische Organ der EU führt, bevor eine Luftfahrtbehörde im Auftrag des US-amerikanischen Technischen Organs Beurteilungen von FFS durchzuführen beginnt, eine Bewertung dieser Luftfahrtbehörde im Einklang mit den Bestimmungen der TIP-S durch.

6.3. Fortgesetztes Vertrauen

- 6.3.1. Die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden weisen fortlaufend die wirksame Aufsicht nach Absatz 6.1.1 gemäß den entsprechenden Bestimmungen der vom FOB aufgestellten und genehmigten TIP-S nach.
 - (a) Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden werden insbesondere
 - i) berechtigt sein, als Beobachter teilzunehmen: für die EASA an den Qualitätsaudits und Normungssitzungen der FAA, für die FAA an den Normungssitzungen an der EASA,

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

- ii) sicherstellen, dass die FSTD-Betreiber/-Sponsoren beiden Technischen Organen Zugang für Audits, Beurteilungen und Inspektionen gewähren,
 - iii) Berichte über Audits, Normungsinspektionen und gegenseitigen Inspektionen gemäß diesem Anhang zur Verfügung stellen,
 - iv) relevante Sicherheitsinformationen und bekannte Beschränkungen teilen, die sich auf die Fähigkeit einer Luftfahrtbehörde bzw. eines Technischen Organs auswirken können, die geltenden internationalen Sicherheitsnormen oder Sicherheitsanforderungen nach dem Abkommen vollumfänglich zu erfüllen,
 - v) geeignetes Personal für die Teilnahme an Audits und Inspektionen nach diesem Anhang zur Verfügung stellen,
 - vi) die Aufzeichnungen der FSTD-Betreiber/-Sponsoren, einschließlich Beurteilungsberichte und Berichte zu besonderen Bedingungen, zur Verfügung zu stellen,
 - vii) gegebenenfalls bei der Prüfung der in der Landessprache abgefassten internen Aufzeichnungen und Unterlagen von FFS in den Räumen der Luftfahrtbehörde mit der Übersetzung zu helfen und
 - viii) einander in Bezug auf abschließende Feststellungen zu gegenseitigen Inspektionen unterstützen.
- (b) Das Technische Organ der EU führt zusätzliche Normungsprüfungen durch, um die Einhaltung der Bestimmungen des Anhangs und insbesondere der für FFS in der EU geltenden besonderen Bedingungen der FAA durch die Luftfahrtbehörde gemäß den TIP-S sicherzustellen.
- (c) Die Technischen Organe unterrichten einander zum frühestmöglichen Zeitpunkt, falls ein Technisches Organ oder eine Luftfahrtbehörde nicht in der Lage ist, eine der

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

Anforderungen nach Absatz 6.3.1 zu erfüllen. Ist eines der Technischen Organe der Ansicht, dass die technische Kompetenz nicht mehr angemessen ist, so beraten die Technischen Organe miteinander und schlagen einen Aktionsplan einschließlich der erforderlichen Korrekturmaßnahmen zur Behebung dieser Mängel vor.

- (d) Falls ein Technisches Organ oder eine Luftfahrtbehörde die Mängel nicht innerhalb des im Aktionsplan genannten zeitlichen Rahmens behebt, kann jedes Technische Organ die Angelegenheit dem FOB übergeben.
- (e) Beabsichtigt eine Partei, die Anerkennung der Feststellungen oder Qualifikationen eines Technischen Organs oder einer Luftfahrtbehörde im Anwendungsbereich dieses Anhangs auszusetzen, so unterrichtet sie umgehend die andere Partei gemäß Artikel 18 Absatz A des Abkommens darüber.

7. UNTERSUCHUNGS- UND DURCHSETZUNGSMAßNAHMEN

- 7.1. Die Parteien behalten das Recht, Durchsetzungsmaßnahmen gegen die Betreiber/Sponsoren von FSTD mit FAA- oder EASA-Zulassung zu ergreifen.
- 7.2. In Einklang mit den Bestimmungen in Artikel 8 des Abkommens unterrichten die Parteien einander über ihre Technischen Organe bzw. Luftfahrtbehörden unverzüglich über jede Untersuchung, die wegen eines Verstoßes im Rahmen des Anwendungsbereichs dieses Anhangs durchgeführt wurde und zu einer Durchsetzungsmaßnahme in Form einer Strafe oder einer Aufhebung, Aussetzung oder Beschränkung der FFS-Qualifikation führen könnte, sowie die daraus folgenden Abschlussmaßnahmen.
- 7.3. Wird eine FFS-Qualifikation widerrufen oder ausgesetzt, informiert das Technische Organ und gegebenenfalls eine Luftfahrtbehörde das andere Technische Organ über den Widerruf bzw. die Aussetzung.
- 7.4. Die vorstehenden Mitteilungen werden an die entsprechende Kontaktstelle der anderen Partei übermittelt.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

8. ÜBERTRAGUNGSBESTIMMUNGEN

- 8.1 Wiederkehrende Beurteilungen für FFS, deren Qualifikationen von der FAA nach den Bestimmungen in den US - UK Durchführungsverfahren für Flugsimulatoren (SIP) ausgestellt werden, werden weiterhin durchgeführt, bis die Übertragung der Beurteilungstätigkeiten nach Absatz 8.2 abgeschlossen ist. (Die am 20. Dezember 1995 vereinbarten US-UK-SIP wurden am 6. Oktober 2005 überarbeitet. Sie wurden gemäß dem am 12. Dezember 1995 in London geschlossenen Abkommen zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland über die Förderung der Flugsicherheit vereinbart.)
- 8.2 Die Parteien vereinbaren, dass die Übertragung der FFS-Beurteilungen gemäß diesem Anhang nach den folgenden Übertragungsbestimmungen erfolgt:
- (a) Eine Luftfahrtbehörde und das Technische Organ schulen ausreichend Personal in den Verfahren im Zusammenhang mit dem Abkommen, diesem Anhang und den besonderen Bedingungen der EU und der USA vor der Übertragung.
 - (b) Sobald eine ausreichende Zahl an Mitarbeitern die Schulung absolviert hat, übertragen die Technischen Organe die Beurteilungstätigkeiten im Rahmen mit zugelassenen FFS an die Technischen Organe oder gegebenenfalls an die Luftfahrtbehörden.
 - (c) Die Übertragung erfolgt innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten dieses Anhangs.
 - (d) Die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden vereinbaren einen Ablauf- und einen Zeitplan für
 - i) die Abstimmung der wiederkehrenden Beurteilungen und

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

- ii) die Durchführung aller Beurteilungen im Einklang mit diesem Anhang.

9. GEBÜHREN

- 9.1 Gebühren werden gemäß Artikel 14 des Abkommens und in Einklang mit den geltenden Regulierungsanforderungen erhoben.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

BESONDERE BEDINGUNGEN

1. FÜR FLUGSIMULATOREN (FFS) IN DER KATEGORIE FLUGZEUGE UND LUFTFAHRZEUGE IN DEN USA GELTENDE BESONDERE BEDINGUNGEN DER EU
 - 1.1. Die in den TIP-S näher erläuterten besonderen Bedingungen, auf die in Abschnitt 4.3.1 Bezug genommen wird , sind Folgende:
 - (a) Der FSTD-Sponsor muss den FAA Folgendes zur Verfügung stellen:
 - i. Unterlagen zur wiederkehrenden Beurteilung,
 - ii. Fly-out-Aufzeichnungen,
 - iii. Unterlagen zur Überprüfung der Sicherheitsmerkmale des Simulators (ORA.FSTD.115 (b) Anlagen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011), und
 - iv. Änderungen an dem veröffentlichten Datenblatt der EASA zu FSTD.
 - (b) Das Handbuch für die Bedienstation für Lehrer enthält die Bedienungsanweisungen nach EU-Normen.
 - (c) Die Einstellungen und Angaben zur Bedienstation für Lehrer stehen im Einklang mit dem Internationalen Einheitensystem (SI).
 - (d) Es ist mindestens ein Modell eines erklärten europäischen Flughafens/Flugplatzes für die Qualifikation mit eigenen Modellierungs- und Navigations/Kommunikationsfunktionen zu beurteilen.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

- (e) Es sind Instrumentenanflüge der Kategorie I, II oder III (wie jeweils zutreffend) und Starts bei geringer Sicht von einem europäischen Flughafen mit den entsprechenden, über die Bedienstation für Lehrer auswählbaren Einstellungen nachzuweisen.
- (f) Der FFS hat die europäische Konfiguration des simulierten Flugzeugs widerzuspiegeln.
- (g) Während der Beurteilung ist eine fortlaufende, ununterbrochene Flugphase durchzuführen.
- (h) Während jeder Beurteilung sind alle in der Qualifikationsbescheinigung des FFS aufgelisteten Triebwerke zu beurteilen.
- (i) Werden für mehrere Luftfahrtelektronikkonfigurationen auf einem FFS mehrere FFS-Qualifikationsbescheinigungen der EASA erteilt, ist während jeder Beurteilung jede Konfiguration – mit jeder Triebwerksanpassung, soweit zutreffend – zu beurteilen
- (j) Es sind FFS-spezifische objektive, funktionale und subjektive Tests nach den geltenden europäischen Anforderungen, die nicht unter das geltende FFS-Standardniveau der FAA für die Qualifikation fallen, durchzuführen.

2. BESONDERE BEDINGUNGEN DER FAA FÜR ZUGELASSENE FLUGSIMULATOREN (FFS) IN DER EU IN DER KATEGORIE FLUGZEUGE UND LUFTFAHRZEUGE

2.1. Die in den TIP-S näher erläuterten besonderen Bedingungen, auf die in Abschnitt 4.2.1 Bezug genommen wird, sind Folgende:

- (a) Der FFS-Betreiber hat
 - i) der Luftfahrtbehörde oder der EASA Nachweise darüber zu erbringen, dass die Richtlinien der FAA zu FSTD in das MQTG aufgenommen wurden, und

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

- ii) Änderungen an der veröffentlichten FSS-Konfigurationslist der FAA zu kennzeichnen.

- (b) Das Betriebshandbuch für die Bedienstation für Lehrer hat die Betriebsanweisungen nach den US-Normen zu enthalten.

- (c) Die Einstellungen und Anzeigen der Bedienstation für Lehrer hat den US-amerikanischen Maßeinheiten zu entsprechen.

- (d) Es ist mindestens ein Modell eines erklärten US-amerikanischen Flughafens/Flugplatzes für die Qualifikation mit eigenen Modellierungs- und Navigations/Kommunikationsfunktionen zu beurteilen.

- (e) Es sind Instrumentenanflüge der Kategorie I, II oder III (wie jeweils zutreffend) und Starts bei geringer Sicht von einem US-amerikanischen Flughafen mit den entsprechenden, über die Bedienstation für Lehrer auswählbaren Einstellungen nachzuweisen.

- (f) Der FFS hat die US-amerikanische Konfiguration des simulierten Flugzeugs widerzuspiegeln.

- (g) Während jeder Beurteilung sind alle in der Qualifikationsbescheinigung der FAA für den FFS angegebenen Konfigurationen zu beurteilen.

- (h) Es ist ein Anflug zu einer versetzten Piste an einem US-amerikanischen Flughafen mit dem maximalen nachgewiesenen Landegewicht durchzuführen.

- (i) Es sind FFS-spezifische objektive, funktionale und subjektive Tests nach den geltenden US-amerikanischen Anforderungen, die nicht unter das geltende FSS-Standardniveau der EU für die Qualifikation fallen, durchzuführen.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

MAßNAHMEN DER LUFTFAHRTBEHÖRDEN

Die im Auftrag der FAA handelnde zuständige Luftfahrtbehörde führt für die wiederkehrenden Beurteilungen eines jeden unter diesen Anhang fallenden FFS folgende Maßnahmen durch, die in den TIP-S weiter ausgeführt werden:

1. Zeitplanung der wiederkehrenden Beurteilung und Mitteilung des geplanten Termins für die Beurteilung an die FAA.
2. Vorbereitung der Beurteilung. Der/die die Beurteilung durchführende(n) Inspektor(en) der Luftfahrtbehörde
 - (a) ermittelt/ermitteln die besonderen Bedingungen,
 - (b) holt/holen die entsprechenden Formulare und Checklisten ein und
 - (c) Stellt/stellen alle zwischen den wiederkehrenden Beurteilungen erfolgten Änderungen fest.
3. Durchführung der Beurteilung unter Berücksichtigung der besonderen Bedingungen und der entsprechenden Bestimmungen in den TIP-S.
4. Durchführung von Tätigkeiten im Anschluss an die Beurteilung, darunter:
 - (a) Übermittlung folgender Informationen/Dokumente an die FAA innerhalb von fünf Werktagen nach dem Abschluss der Beurteilung:
 - i. Beurteilungsbericht,
 - ii. FFS-Konfigurationsliste und
 - iii. Bericht zu den besonderen Bedingungen.
 - (b) Durchführung des Besuchs vor Ort gemäß Absatz 4.5.1 des Anhangs.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)