



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 7.3.2019
COM(2019) 121 final

2019/0066 (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 3 zum Abkommen

DE

DE

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 Flugverkehrsdiene und Flugverkehrsmanagement erweitert. 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 3 des Abkommens über die Erteilung von Pilotenlizenzen (FCL-Anhang). Die Annahme dieses Anhangs ist Gegenstand dieses Vorschlags.

Mit dem FCL-Anhang wird der Situation Rechnung getragen, dass viele in der EU ansässige Privatpiloten – trotz der allgemeinen Regel nach der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates, wonach in EU-Mitgliedstaaten ansässige Piloten im Besitz einer nach EU-Recht ausgestellten Lizenz sein müssen – im Besitz einer von der FAA nach US-Recht ausgestellten Lizenz sind.

Aufgrund dessen musste die Europäische Kommission im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vom 3. November 2011 über das fliegende Personal Abweichungen gewähren, die es in der EU ansässigen und im privaten Rahmen tätigen Piloten ermöglichen, weiterhin ihre FAA-Pilotenlizenz zu nutzen (sogenannte „FCL-Abweichung“). Die FCL-Abweichung war als vorläufige Maßnahme vorgesehen, bis eine kostengünstige Lösung für dieses Problem gefunden sein würde.

Der neue FCL-Anhang ist das Ergebnis gemeinsamer Bemühungen der Technischen Organe beider Parteien, namentlich der EASA aufseiten der EU und der FAA aufseiten der USA, wodurch eine effiziente Umwandlung der Privatpilotenlizenzen und Berechtigungen der FAA in äquivalente Teil-FCL-Privatpilotenlizenzen und Berechtigungen der EU und umgekehrt möglich wird.

• 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 FCL-Anhang schafft den Rahmen dafür, dass in der EU ansässige Piloten Luftfahrzeuge auf der Grundlage von Lizenzen/Berechtigungen fliegen dürfen, die im Einklang mit EU-Bestimmungen erteilt werden, dass sie der Aufsicht der Behörden der EU-Mitgliedstaaten unterliegen und dass sie ihre Qualifikationen in Ausbildungsorganisationen der EU auf dem neuesten Stand halten und weiterentwickeln.

Mit der Annahme des FCL-Anhangs wird die FCL-Abweichung nicht länger benötigt.

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

Das Abkommen dient einem Kernziel der Luftfahrtäußenbeziehungen der Union, indem es die Sicherheit der Zivilluftfahrt erhöht und den Handel mit und Investitionen in luftfahrttechnische(n) Erzeugnisse(n) erleichtert. Der neue FCL-Anhang ist mit der allgemeinen Luftfahrtpolitik der Union kohärent, erleichtert die entsprechende Zusammenarbeit mit Drittländern und ihren Luftfahrtbehörden und fördert die gegenseitige Anerkennung von Lizenzen und anderen wichtigen Dokumenten.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **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 zwischen der Union und den Vereinigten Staaten von Amerika ist das effizienteste Instrument zum Erreichen des Ziels einer effizienten gegenseitigen Umwandlung von Privatpilotenlizenzen und Berechtigungen.

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

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

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

2013 und 2014 konsultierte die EASA die nationalen Luftfahrtbehörden der EU-Mitgliedstaaten zum Entwurf des FCL-Anhangs und seiner Durchführungsverfahren. Die eingegangenen Kommentare flossen in die Gespräche mit der FAA ein, die zur Fertigstellung des Anhangs führten.

Die Kommission informierte außerdem die EU-Mitgliedstaaten über die Ausarbeitung dieses Anhangs im nach der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates eingesetzten Ausschuss sowie in der Arbeitsgruppe „Luftverkehr“ des Rates und zwar a) mittels Berichten zu den Gesprächen über den neuen Anhang im Bilateralen Aufsichtsgremium 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.

- **Einhaltung und Nutzung von Expertenwissen**

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

Die EASA führte außerdem eine Bewertung der FAA durch, um Vertrauen in das US-System für die Erteilung von Pilotenlizenzen aufzubauen. Im Rahmen dieser Bewertung besuchte die EASA den Hauptsitz der FAA in Washington, das Washington Flight Standards District Office sowie zwei zugelassene Flugschulen (Februar 2013). Darüber hinaus stattete die EASA im Rahmen des Besuchs des Mike Monroney Aeronautical Center in Oklahoma City folgenden Diensten der FAA einen Besuch ab: Airman Testing Standards Branch, Airmen Certification Branch und FAA Academy Regulatory Standards Division (April 2013). Die Bewertung beschränkte sich auf die Erteilung von Privatpilotenlizenzen und damit verbundenen Instrumentenflugberechtigungen. Dies entspricht dem Anwendungsbereich des vorgeschlagenen FCL-Anhangs.

- **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 FCL-Anhangs koordinieren. Die detaillierten Verfahren zur Umsetzung werden in den Durchführungsverfahren für die Lizenzerteilung festgelegt, die derzeit von den Technischen Organen EASA und FAA (rechtzeitig bis zur Annahme des neuen FCL-Anhangs) erarbeitet werden.

Das Monitoring der Umsetzung des FCL-Anhangs erfolgt in erster Linie durch das Gemeinsame Koordinierungsgremium für das fliegende Personal (Joint Aircrew Coordination Board, JCAB), das dem nach dem Abkommen geschaffenen Bilateralen Aufsichtsgremiums rechenschaftspflichtig ist. Das JCAB 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 FCL-Anhangs werden der Anwendungsbereich und der Gegenstand des Anhangs erläutert. Dieser besteht in der gegenseitigen Anerkennung der Konformitätsfeststellungen und Dokumentationen sowie der Bereitstellung technischer Hilfe bei der Erteilung von Privatpilotenlizenzen und der Konformitätsüberwachung.

In den Anwendungsbereich des Anhangs fallen Teil-FCL-Lizenzen der EU für Privatpiloten und Privatpilotenlizenzen der FAA, in anderen Teil-FCL-Lizenzen der EU und Pilotenlizenzen der FAA enthaltene Privatpilotenrechte sowie Nachtflug- und Instrumentenflugberechtigungen in den Klassen einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk und mehrmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk im Flugbetrieb mit einem Piloten unter Ausschluss von Musterberechtigungen.

Abschnitt 2 – Begriffsbestimmungen

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

Abschnitt 3 – Gemeinsames Koordinierungsgremium für das fliegende Personal

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

- (a) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung der Durchführungsverfahren für die Lizenzerteilung,
- (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 Pilotenlizenzierungssystemen 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 Umwandlung von Pilotenlizenzen und Berechtigungen der FAA in Teil-FCL-Lizenzen und Berechtigungen der EU sowie Bedingungen zur Umwandlung von Teil-FCL-Lizenzen und Berechtigungen der EU in Pilotenlizenzen und Berechtigungen der FAA.

Dieser Abschnitt enthält außerdem Bestimmungen zur technischen Hilfe rund um die Erteilung von Pilotenlizenzen, Prüfung bzw. Bestätigung der Echtheit des Originals der Teil-FCL-Lizenz der EU oder des Originals der Pilotenlizenz der FAA sowie zum Austausch von Informationen zur Überarbeitung von Gesetzen, Regelungen, Verfahren, Strategien oder Normen, die sich auf die Grundlage dieses Anhangs auswirken könnten.

Abschnitt 5 – Mitteilungen und Zusammenarbeit

Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen zu Mitteilungen und zum Informationsaustausch zwischen der FAA, der EASA und gegebenenfalls den Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten. Dazu gehören auch Bestimmungen für die Benennung von Kontaktstellen zu den verschiedenen technischen Aspekten des FCL-Anhangs.

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 Piloten, einschließlich des rechtlichen und ordnungspolitischen Rahmens, der 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.

Abschnitt 7 – Gebühren

Gegebenenfalls für die Umwandlung von Pilotenlizenzen und Berechtigungen fällige Gebühren werden im Einklang mit Artikel 14 des Abkommens und den geltenden gesetzlichen und regulatorischen Auflagen erhoben.

Anhang 1 – Besondere Bedingungen

Dieser Anhang enthält besondere Bedingungen der EU für die Erteilung einer Teil-FCL-Lizenz oder Berechtigung der EU auf der Grundlage einer Pilotenlizenz oder einer Berechtigung der FAA sowie die besonderen Bedingungen der FAA für die Erteilung einer Pilotenlizenz oder einer Berechtigung der FAA auf der Grundlage einer Teil-FCL-Lizenz oder Berechtigung der EU.

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

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 3 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 getreten¹.
- (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 1² 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 3 des Abkommens über die gegenseitige Anerkennung der Konformitätsfeststellungen und Unterlagen sowie die Bereitstellung von technischer Hilfe bei der Erteilung von Privatpilotenlizenzen und der Konformitätsüberwachung zu beschließen.

¹ AB1. L 291 vom 9.11.2011, S. 3.

² AB1. L 11 vom 16.1.2018, S. 3.

- (6) Im Rahmen der vereinfachten Umwandlung von Privatpilotenlizenzen und bestimmten Pilotenberechtigungen wird gewährleistet, dass in der Europäischen Union ansässige Piloten Luftfahrzeuge auf der Grundlage von Lizenzen/Berechtigungen fliegen, die im Einklang mit den EU-Vorschriften sowie unter Aufsicht der Behörden der Mitgliedstaaten erteilt werden, und dass sie ihre Qualifikationen in Ausbildungsorganisationen der EU auf dem aktuellen Stand halten und weiterentwickeln. Außerdem bringt sie für viele in der Union und den USA ansässige Piloten erhebliche praktische Vorteile ohne Abstriche bei der Sicherheit mit sich.
- (7) Laut Artikel 19 Absatz C des Abkommens treten einzelne Anhänge nach Entscheidung des gemäß Artikel 3 des Abkommens eingerichteten Bilateralen Aufsichtsgremiums in Kraft.
- (8) Der neue Anhang 3 zur Erteilung von Pilotenlizenzen sollte im Namen der Europäischen Union angenommen werden.
- (9) In Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses 2011/719/EU des Rates 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 3 des Abkommens beruht auf dem diesem Beschluss beigefügten Entwurf des Beschlusses Nr. 0010 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. 0010 des Bilateralen Aufsichtsgremiums zu unterzeichnen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Für den Rat
Der Präsident*



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 7.3.2019
COM(2019) 121 final

ANNEX 1

ANHANG

des

BESCHLUSSES 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 3 zum Abkommen

DE

DE

**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. 0010**

Unter Hinweis darauf, dass mit Änderung 1 zum 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 dann 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 beigelegte Anhang 3 des Abkommens (Erteilung von Pilotenlizenzen) wird angenommen.
2. Anhang 3 des Abkommens (Erteilung von Pilotenlizenzen) tritt am Tag der letzten der folgenden Unterschriften in Kraft.

Für das Bilaterale Aufsichtsgremium

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
DEPARTMENT OF TRANSPORT
VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA

EUROPÄISCHE KOMMISSION
EUROPÄISCHE UNION

UNTER
ZEICHN
ET
VON:

TITEL: Associate Administrator for
Aviation Safety

DATUM
:
ORT: Washington, DC

UNTER
ZEICHN
ET
VON:

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

DATUM
:
ORT: Brüssel, Belgien



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 7.3.2019
COM(2019) 121 final

ANNEX 2

ANHANG

des

BESCHLUSSES 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 3 zum Abkommen

DE

DE

ANHANG 3

ERTEILUNG VON PILOTENLIZENZEN

1. GEGENSTAND UND ANWENDUNGSBEREICH

- 1.1. Die Parteien haben ihre jeweiligen Normen, Vorschriften, Praktiken und Verfahren zur Erteilung von Privatpilotenlizenzen, einschließlich Nachtflug- und Instrumentenflugberechtigungen für einmotorige (SEP) und mehrmotorige (MEP) Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk, aber ausgenommen Musterberechtigungen, bewertet und sind zu dem Schluss gekommen, dass sie ausreichend miteinander vereinbar sind, um die gegenseitige Anerkennung der Zulassungen und Feststellungen zu erlauben. In diesem Anhang werden die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsfeststellungen und Unterlagen sowie die Bereitstellung technischer Unterstützung bei der Erteilung von Privatpilotenlizenzen und der Überwachung der Einhaltung 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 Teil-FCL-Privatpilotenlizenzen der EU, die Privatpilotenlizenzen der FAA und Privatpilotenrechte, die Teil anderer Teil-FCL-Lizenzen der EU und Pilotenlizenzen der FAA sind, sowie Nachtflug- und Instrumentenflugberechtigungen gemäß Anlage 1 zu diesem Anhang für SEP- und MEP-Landflugzeuge für den Flugbetrieb mit einem Piloten unter Ausschluss von Musterberechtigungen. Teil-FCL-Lizenzen der EU für Berufsflugzeugführer (CPL (A)) und Verkehrsflugzeugführer (ATPL (A)) enthalten Privatpilotenrechte. Die Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (MPL) umfasst nur dann Privatpilotenrechte, wenn diese in der Lizenz ausdrücklich bewilligt werden. Desgleichen enthalten die Berufspiloten- und Verkehrspilotenlizenzen der FAA Privatpilotenrechte. Diese Lizenzen sind für eine Umwandlung zu den Bedingungen dieses Anhangs zulässig, sofern die Privatpilotenrechte anwendbar sind.
- 1.3. Durch Entscheidung des Bilateralen Aufsichtsgremiums (das „Aufsichtsgremium“) nach

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 1

Artikel 19 Absatz B des Abkommens kann der Anwendungsbereich dieses Anhangs geändert und auf andere Teil-FCL-Lizenzen der EU und Pilotenlizenzen der FAA, Berechtigungen und Luftfahrzeugkategorien erweitert werden.

- 1.4. Die Erweiterung des Anwendungsbereichs dieses Anhangs erfolgt nach einem entsprechenden Vertrauensbildungsprozess, der von den Technischen Organen geleitet wird.
- 1.5. Dieser Anhang gilt nicht für Pilotenlizenzen, die von einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 (Chicagoer Abkommen) ausgestellt wurden und von der FAA oder einer Luftfahrtbehörde im Rahmen der Verfahren für die technische Durchführung – Erteilung von Lizenzen (TIP-L) für gültig erklärt wurden.
- 1.6. Dieser Anhang schränkt nicht das Recht eines Inhabers einer von einer Luftfahrtbehörde erteilten Pilotenlizenz der FAA oder Teil-FCL-Lizenz der EU ein, die Anerkennung der Gültigkeit der Pilotenlizenz durch die andere Partei im Einklang mit den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften zu erlangen.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- 2.1. Neben den Begriffsbestimmungen im Abkommen gelten in diesem Anhang folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) „**Klassenberechtigung**“:

- (i) in Bezug auf eine Teil-FCL-Lizenz der EU eine mit einer Pilotenlizenz verbundene gültige Berechtigung. Die Inhaber einer SEP- und MEP-Klassenberechtigung sind berechtigt, als Pilot der in der Berechtigung angegebenen Luftfahrzeugklasse tätig zu sein, die in der auf der Website der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) veröffentlichten „List of Aeroplanes – Class and Type Ratings and Endorsement List“ (Liste der Flugzeuge – Liste der Klassen- und Musterberechtigungen und Eintragungen) aufgeführt ist.

- (ii) in Bezug auf eine Pilotenlizenz der FAA eine Einstufung eines Luftfahrzeugs

Paraphen: _____ (EG)/_____ (FAA)

in eine Kategorie mit vergleichbaren Betriebseigenschaften wie in Titel 14 des Code of Federal Regulations (14 CFR) § 61.5 dargelegt (z. B. einmotorige und mehrmotorige Landflugzeuge).

- (b) „**Umwandlung**“: die Erteilung einer Teil-FCL-Lizenz der EU auf der Grundlage einer Pilotenlizenz der FAA oder die Erteilung einer Pilotenlizenz der FAA auf der Grundlage einer Teil-FCL-Lizenz der EU gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs.
- (c) „**Aktuelle Gültigkeit**“: die Anerkennung der Rechte aus einer Klassen- oder Musterberechtigung im Zusammenhang mit einer Pilotenlizenz der FAA, basierend auf der aktuellen Erfahrung des Lizenzinhabers. (14 CFR Teil 61 und Verordnung Nr. 1178/2011 Anhang III Abschnitt C).
- (d) „**Teil-FCL-Lizenz der EU**“: eine gültige Flugbesatzungslizenz, die den Anforderungen von Teil-FCL entspricht.
- (e) „**Pilotenlizenz der FAA**“: eine gültige Pilotenlizenz der Federal Aviation Administration, der den entsprechenden in 14 CFR Teil 61 vorgeschriebenen Anforderungen entspricht.
- (f) „**Flugprüfung**“: eine Beurteilung der fliegerischen Fähigkeiten durch einen zertifizierten Fluglehrer mit einer entsprechenden Prüfbefugnis der FAA.
- (g) „**Instrumentenflugberechtigung**“:
- (i) in Bezug auf eine Teil-FCL-Instrumentenflugberechtigung der EU eine gültige Berechtigung im Zusammenhang mit einer Teil-FCL-Lizenz der EU für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) oder unter Wetterbedingungen, die nicht die Mindestanforderungen nach den Sichtflugregeln (VFR) erfüllen, und beschränkt auf den Betrieb von einmotorigen oder mehrmotorigen Luftfahrzeugen bzw. im Falle einer Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesetzungen (MPL) zusätzlich beschränkt auf Flüge mit mehrköpfigen Flugbesetzungen.

Paraphen: _____ (EG)/_____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 3

(ii) in Bezug auf eine Instrumentenflugberechtigung der FAA eine gültige Berechtigung im Zusammenhang mit einer Pilotenlizenz der FAA vorbehaltlich der Anforderungen an die aktuelle Gültigkeit und die Luftfahrzeugklasse für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) oder unter Wetterbedingungen, die nicht die Mindestanforderungen nach den Sichtflugregeln (VFR) erfüllen.

(h) „**Nachtflugberechtigung**“: eine Berechtigung im Rahmen einer Teil-FCL-Lizenz der EU, die der Privatpilotenlizenz die Rechte verleiht, nachts Flüge zu den Bedingungen der VFR durchzuführen. Die Nachtflugberechtigung wird ohne Ablaufdatum erteilt.

(i) „**Praktische Prüfung**“: der Nachweis der Befähigung für die Erteilung einer Lizenz oder Berechtigung, gegebenenfalls einschließlich einer entsprechenden mündlichen Prüfung, gemäß Anhang I der Verordnung der Kommission Nr. 1178/2011 (Teil-FCL).

(j) „**Besondere Bedingungen**“: die Anforderungen, die nach einem Vergleich der betreffenden Regulierungssysteme für Lizenzen beiden Systemen nicht gemeinsam sind und die so bedeutsam sind, dass sie in diesem Anhang behandelt werden müssen. Die Liste der besonderen Bedingungen befindet sich in der Anlage 1 zu diesem Anhang.

(k) „**Musterberechtigung**“:

(i) in Bezug auf eine Teil-FCL-Lizenz der EU eine mit einer Pilotenlizenz verbundene Berechtigung. Der Inhaber einer Musterberechtigung ist berechtigt, auf allen in der Berechtigung genannten Luftfahrzeugmustern gemäß der EASA-Liste der Musterberechtigungen und Lizenzintragungen für Flugbesatzungen, ausgenommen Hubschrauber, als Pilot tätig zu sein.

(ii) in Bezug auf eine Pilotenlizenz der FAA die mit einer Pilotenlizenz der FAA verbundene Berechtigung für jedes große Luftfahrzeug (ausgenommen Luftfahrzeuge leichter als Luft), Strahlflugzeug oder sonstige Luftfahrzeug, die vom FAA Administrator über Musterzulassungsverfahren festgelegt wird, für die ein Pilot über bestimmte luftfahrttechnische Kenntnisse und -erfahrungen verfügen und

Paraphen: _____ (EG)/_____ (FAA)

Prüfungsanforderungen erfüllen muss, um als verantwortlicher Luftfahrzeugführer tätig sein zu können.

(l) „**Gültig**“ bedeutet:

- (i) in Bezug auf eine Pilotenlizenz der FAA oder eine Teil-FCL-Lizenz der EU, dass diese Lizenz nicht zurückgegeben, ausgesetzt oder widerrufen wurde bzw. abgelaufen ist.
- (ii) in Bezug auf eine Teil-FCL-Berechtigung der EU, dass die Gültigkeitsdauer der Berechtigung nicht abgelaufen ist. Die Gültigkeitsdauer ist auf der Pilotenlizenz angegeben.

3. GEMEINSAMES KOORDINIERUNGSGREMIUM FÜR DAS FLIEGENDE PERSONAL

3.1. Zusammensetzung

- 3.1.1. Es wird ein gemeinsames Koordinierungsgremium für das fliegende Personal (Joint Aircrew Coordination Board – JACB) unter der gemeinsamen Führung der für Flugnormen verantwortlichen Exekutivdirektoren von EASA und FAA eingesetzt, das dem Aufsichtsgremium rechenschaftspflichtig ist. Dem JACB gehören von Seiten jedes Technischen Organs die für die Erteilung von Pilotenlizenzen und Qualitätsmanagementsysteme/Managementsysteme zuständigen Vertreter an.
- 3.1.2. Die gemeinsame Führung kann zusätzliche Teilnehmer zum JACB einladen, um die Erfüllung der Zielsetzungen dieses Anhangs zu unterstützen.

3.2. Mandat

- 3.2.1. Das JACB tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um die wirksame Anwendung dieses Anhangs zu gewährleisten. Zu seinen Aufgaben zählen:
 - (a) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung der TIP-L, einschließlich Kooperation, Hilfe, Austausch von Informationen, sowie Maßnahmen im Hinblick auf ein

Paraphen: _____ (EG)/_____ (FAA)

fortgesetztes Vertrauen für Prozesse nach diesem Anhang;

- (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 dieses 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 JACB erstattet dem Aufsichtsgremium Bericht über ungelöste Fragen und stellt die Umsetzung der Beschlüsse des Aufsichtsgremiums bezüglich dieses Anhangs sicher.

4. DURCHFÜHRUNG

4.1. Die Parteien vereinbaren, dass ein Inhaber einer Teil-FCL-Lizenz der EU für Flugzeuge, einschließlich einer Klassenberechtigung, mit oder ohne Nachtflugberechtigung, oder einer Instrumentenflugberechtigung für Flugzeuge, die die Erfüllung der geltenden besonderen Bedingungen der FAA in Anlage 1 nachgewiesen hat, die Anforderungen für das Erlangen einer Pilotenlizenz der FAA, Klassenberechtigung(en) oder einer Instrumentenflugberechtigung in der Flugzeugkategorie erfüllen.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 6

- 4.2. Die Parteien vereinbaren, dass ein Inhaber einer Pilotenlizenz der FAA für Flugzeuge oder einer Instrumentenflugberechtigung für Flugzeuge, die die Erfüllung der geltenden besonderen Bedingungen der EU in Anlage 1 nachgewiesen hat und Belege für die aktuelle Gültigkeit gemäß den relevanten Bestimmungen der TIP-L vorgelegt hat, die Anforderungen für das Erlangen einer Teil-FCL-Lizenz der EU, Klassenberechtigung(en), mit oder ohne Nachtflugberechtigung, oder einer Instrumentenflugberechtigung in der Flugzeugkategorie erfüllt.
- 4.3. Zurückgegebene, ausgesetzte oder widerrufene Teil-FCL-Lizenzen der EU bzw. Pilotenlizenzen der FAA werden durch die Bestimmungen in diesem Anhang nicht wieder eingesetzt.
- 4.4. Der Umfang der Berechtigungen und Beschränkungen einer Pilotenlizenz der FAA bzw. einer Teil-FCL-Lizenz der EU, die gemäß diesem Anhang erteilt wird, wird in den TIP-L näher festgelegt.
- 4.5. Sobald eine Teil-FCL-Lizenz der EU bzw. eine Pilotenlizenz der FAA gemäß diesem Anhang erteilt wurde, hat der Inhaber, um die Rechte dieser Lizenz ausüben zu können, die jeweils geltenden Verlängerungs- bzw. Erneuerungsbedingungen des Teil-FCL der EU bzw. der FAA zu erfüllen.
- 4.6. Die FAA verlangt bei der Ausstellung einer Pilotenlizenz der FAA auf der Grundlage einer Teil-FCL-Lizenz der EU gemäß diesem Anhang nicht die Rückgabe der betreffenden Teil-FCL-Lizenz der EU. Eine Luftfahrtbehörde verlangt bei der Ausstellung einer Teil-FCL-Lizenz der EU auf der Grundlage einer Pilotenlizenz der FAA gemäß diesem Anhang nicht die Rückgabe der betreffenden Pilotenlizenz der FAA.
- 4.7. Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden
 - 4.7.1. überprüfen bzw. bestätigen einander auf Antrag der FAA oder einer Luftfahrtbehörde, die eine Teil-FCL-Lizenz der EU bzw. eine Pilotenlizenz der FAA gemäß diesem Anhang ausstellen, die Echtheit des Originals der Teil-FCL-Lizenz der EU, des Originals der

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

Pilotenlizenz der FAA bzw. der Berechtigung; und

- 4.7.2. liefern in der vom JACB vorgegebenen Form und Weise sowie gemäß dem vom JACB vorgegebenen Zeitplan statistische Daten zu Teil-FCL-Lizenzen der EU und Pilotenlizenzen der FAA sowie zu Berechtigungen, die gemäß diesem Anhang erteilt worden sind.
- 4.8. Das Technische Organ und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörde jeder Partei leistet zur Förderung des Ziels dieses Anhangs bei Bedarfsfall auf Antrag und in beiderseitigem Einvernehmen technische Unterstützung bei der Erteilung von Pilotenlizenzen für das Technische Organ der anderen Partei oder gegebenenfalls eine Luftfahrtbehörde. Das Technische Organ bzw. die Luftfahrtbehörde kann eine solche technische Unterstützung mangels verfügbarer Ressourcen ablehnen.
- 4.9. Änderungen bzw. Neufassungen der Zivilluftfahrt-Organisation, Gesetze, Vorschriften, Verfahren, Strategien oder Normen, einschließlich jener, die die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden betreffen, durch die Parteien können sich auf die Grundlage für die Ausführung dieses Anhangs auswirken. Daher unterrichten die Parteien 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, so rasch wie möglich nach diesem Zeitpunkt in Kraft tritt.

5. MITTEILUNGEN UND ZUSAMMENARBEIT

- 5.1. Die Technischen Organe tauschen über das JCAB ein Verzeichnis von Kontaktstellen zu den verschiedenen technischen Aspekten dieses Anhangs aus und halten dieses auf dem aktuellen Stand.

- 5.2. Alle Mitteilungen zwischen den Technischen Organen, einschließlich technischer

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

Unterlagen, die zur Prüfung oder Zulassung gemäß diesem Anhang vorgelegt werden, sind in englischer Sprache abgefasst.

- 5.3. Alle in den Mitteilungen verwendeten Daten haben das Format TT MMM JJJJ, z. B. „5. MAI 2014“.
- 5.4. In dringenden oder außergewöhnlichen Situationen setzen die in den TIP-L bestimmten Kontaktstellen der Technischen Organe und gegebenenfalls der Luftfahrtbehörden sich miteinander in Verbindung und stellen sicher, dass Sofortmaßnahmen ergriffen werden.

6. ANFORDERUNGEN AN DIE QUALIFIKATION FÜR DIE ANERKENNUNG DER KONFORMITÄTSFESTSTELLUNGEN

6.1. Grundanforderungen

- 6.1.1. Jedes Technische Organ und gegebenenfalls jede Luftfahrtbehörde weisen gegenüber dem anderen Technischen Organ die Wirksamkeit ihrer jeweiligen Systeme für die Regulierungsaufsicht über Piloten nach. Sie weisen insbesondere 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 der Regulierung unterliegende Inhaber von Teil-FCL-Lizenzen der EU oder Pilotenlizenzen der FAA.

6.2. Anfängliches Vertrauen

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.

6.3. Fortgesetztes Vertrauen

6.3.1. Die Technischen Organe und Luftfahrtbehörden weisen einander fortlaufend die wirksame Aufsicht nach Absatz 6.1.1 dieses Anhangs gemäß den entsprechenden Bestimmungen der vom JACB aufgestellten TIP-L nach.

- (a) Die Technischen Organe
 - (i) sind berechtigt, als Beobachter an den Qualitäts- und Normungskontrollen der anderen Seite teilzunehmen,
 - (ii) stellen dem anderen Technischen Organ die Berichte zu den Qualitäts- und Normungskontrollen nach diesem Anhang gemäß Festlegung in den TIP-L zur Verfügung und
 - (iii) unterstützen einander gegebenenfalls bei der Lösung von bei Audits und Kontrollen aufgedeckten Problemen, die sich auf die Umsetzung dieses Anhangs

Paraphen: _____ (EG)/_____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 10

auswirken.

- (b) Die FAA und die Luftfahrtbehörden
 - (i) ermöglichen Qualitätsaudits und Normungskontrollen gemäß Absatz 6.3.1 Buchstabe a Ziffer i,
 - (ii) teilen relevante Sicherheitsinformationen und bekannte Beschränkungen, 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.
 - (iii) stellen vorbehaltlich der geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten die relevanten Berichte zur Erteilung von Pilotenlizenzen und Kontrollberichte, einschließlich umgesetzter Durchsetzungsmaßnahmen, zur Verfügung und
 - (iv) helfen gegebenenfalls bei der Prüfung der in der Landessprache abgefassten internen Aufzeichnungen und Unterlagen in den Räumen der Luftfahrtbehörde mit der Übersetzung.
- (c) Die Technischen Organe unterrichten einander zum frühestmöglichen Zeitpunkt, falls ein Technisches Organ oder eine Luftfahrtbehörde nicht in der Lage ist, eine der Anforderungen in Absatz 6.3 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 Maßnahmen 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 JCAB übergeben.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 11

- (e) Beabsichtigt eine Partei, die Anerkennung der Feststellungen und Zulassungen eines Technischen Organs oder einer Luftfahrtbehörde auszusetzen, so unterrichtet sie die andere Partei gemäß Artikel 18 Absatz A des Abkommens darüber.

7. GEBÜHREN

Gebühren werden gemäß Artikel 14 des Abkommens und in Einklang mit den geltenden gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen erhoben.

Paraphen: _____ (EG)/_____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 12

Anlage 1

Besondere Bedingungen

1. ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

- 1.1. Der Bewerber legt seinen Antrag auf Umwandlung einer Teil-FCL-Lizenz der EU oder einer Pilotenlizenz der FAA nach diesem Anhang in einer standardisierten Form und Weise gemäß den TIP-L vor.

- 1.2. Der Antrag eines Inhabers einer eingeschränkten oder begrenzten Teil-FCL-Lizenz der EU oder Pilotenlizenz der FAA kann abgelehnt werden, wenn es in dem anderen System keine vergleichbare Einschränkung oder Begrenzung gibt.

2. BESONDERE BEDINGUNGEN DER EU

Um nach Teil-FCL zugelassen zu werden, muss der Bewerber gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs die folgenden besonderen Bedingungen der EU erfüllen.

- 2.1. Besondere Bedingungen der EU für die Erteilung einer Teil-FCL-Lizenz der EU für Flugzeuge (PPL(A)) und gegebenenfalls damit verbundener Klassen- und Nachtflugberechtigungen auf der Grundlage einer Pilotenlizenz der FAA
 - 2.1.1. Der Bewerber muss nachweisen oder Belege dafür erbringen, dass er über die Sprachkenntnisse gemäß FCL.055 des Teil-FCL verfügt, sofern seine Pilotenlizenz der FAA nicht den Vermerk „English Proficient“ (Englischkenntnisse) enthält. Der Vermerk „English Proficient“ gilt als gleichwertig mit Englischkenntnissen des Niveaus 4, wie in den TIP-L näher dargelegt.

 - 2.1.2. Der Bewerber muss die laut Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission für PPL (A)

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 13

geltenden medizinischen Anforderungen erfüllen.

- 2.1.3. Der Bewerber muss bei einem nach Teil-FCL qualifizierten Prüfer eine praktische Prüfung gemäß den TIP-L ablegen.
 - 2.1.4. Der Bewerber muss gegenüber dem Prüfer vor der praktischen Prüfung nachweisen, dass er in den 24 Kalendermonaten vor dem Monat der Antragstellung im ausreichenden Umfang die erforderlichen theoretischen Kenntnisse gemäß TIP-L erworben hat.
 - 2.1.5. Der Bewerber um eine Teil-FCL-Nachtflugberechtigung muss nachweisen, dass er die Nachtfluganforderungen nach FCL.810 der Teil-FCL erfüllt. In der Ausbildung erworbene Nachtflugerfahrungen können gemäß den TIP-L angerechnet werden.
 - 2.1.6. Der Bewerber um eine MEP-Klassenberechtigung für Flüge mit einem Piloten muss nachweisen, dass die Anforderungen für die Erteilung einer MEP-Klassenberechtigung für Landflugzeuge nach Teil-FCL Abschnitt H erfüllt sind. In diesem Fall ist die praktische Prüfung nach Absatz 2.1.3 in einem MEP-Landflugzeug zu absolvieren. Verfügt ein Bewerber bereits über eine Ausbildung und Flugerfahrung mit MEP-Landflugzeugen, können diese gemäß den TIP-L bei der Erfüllung der Anforderungen von Teil-FCL Abschnitt H angerechnet werden.
 - 2.1.7. Eine Luftfahrtbehörde vermerkt nach der Umwandlung einer Pilotenlizenz der FAA gemäß diesem Anhang unter Punkt VIII (oder XIII) der Teil-FCL-Lizenz der EU: „PPL(A) nach dem EU-US-Abkommen erteilt“.
-
- 2.2. Besondere Bedingungen der EU für die Erteilung einer Teil-FCL-Instrumentenflugberechtigung der EU für Flugzeuge (IR(A)) auf der Grundlage einer Pilotenlizenz der FAA
 - 2.2.1 Der Bewerber muss nachweisen oder Belege dafür erbringen, dass er über die Sprachkenntnisse gemäß FCL.055 des Teil-FCL verfügt, sofern seine Pilotenlizenz der FAA

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 14

nicht den Vermerk „English Proficient“ (Englischkenntnisse) enthält. Der Vermerk „English Proficient“ gilt als gleichwertig mit Englischkenntnissen des Niveaus 4, wie in den TIP-L näher dargelegt.

- 2.2.2 Der Bewerber muss die laut Verordnung (EU) Nr. 1178/201 der Kommission für IR(A) geltenden medizinischen Anforderungen erfüllen.
- 2.2.3 Der Bewerber muss bei einem nach Teil-FCL qualifizierten Prüfer eine praktische Prüfung gemäß den TIP-L ablegen.
- 2.2.4 Bezuglich des Nachweises der theoretischen Kenntnisse sowie gemäß den TIP-L muss der Bewerber, wenn er mindestens 50 Flugstunden nach Instrumentenflugregeln (IFR) als verantwortlicher Flugzeugführer absolviert hat, gegenüber dem Prüfer vor der praktischen IR(A)-Prüfung nachweisen, dass er die erforderlichen theoretischen Kenntnissen im ausreichenden Umfang erworben hat. Andernfalls muss der Bewerber in den 24 Kalendermonaten vor dem Monat der Antragstellung eine schriftliche Prüfung ablegen.
- 2.2.5 Der Bewerber um eine Instrumentenberechtigung für MEP-Landflugzeuge mit einem Piloten muss nachweisen, dass die Anforderungen für die Erteilung einer Instrumentenberechtigung für MEP-Landflugzeuge nach Teil-FCL Abschnitt G erfüllt sind. In diesem Fall wird die praktische Prüfung nach Absatz 2.2.3 in einem MEP-Landflugzeug absolviert. Verfügt ein Bewerber bereits über eine Ausbildung und Flugerfahrung mit MEP-Landflugzeugen, können diese gemäß den TIP-L bei der Erfüllung der Anforderungen von Teil-FCL Abschnitt H angerechnet werden.
- 2.2.6 Gemäß den Bestimmungen in den TIP-L muss ein Bewerber um eine Instrumentenflugberechtigung bei einer nach Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission zugelassenen Ausbildungsorganisation Eingewöhnungsflüge in einem EU-Mitgliedstaat absolviert haben, bevor die praktische IR(A)-Prüfung angesetzt wird. Der Bewerber ist von dieser Anforderung freigestellt, wenn er mindestens 50 Flugstunden nach IFR als verantwortlicher Flugzeugführer oder mindestens 10 Flugstunden nach IFR als verantwortlicher Flugzeugführer in einem EU-Mitgliedstaat oder einem anderen nach

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 15

Artikel 129 der Verordnung (EU) Nr. 1139/2018 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 212/1 vom 26.8.2018, S. 1) an der EASA beteiligten europäischen Staat absolviert hat.

- 2.2.7 Ein Bewerber, der eine Teil-FCL-Instrumentenflugberechtigung der EU auf der Grundlage dieses Anhangs erhalten hat, muss vor der Ausübung seiner Instrumentenflugberechtigung nach Teil-FCL CPL, MPL oder ATPL sämtliche theoretischen Prüfungen nach FCL.025 und FCL.615 IR von Teil-FCL abgelegt haben.
- 2.2.8 Ein Bewerber, der eine Teil-FCL-Instrumentenflugberechtigung der EU auf der Grundlage dieses Anhangs erhalten hat, muss sämtliche theoretischen Prüfungen nach FCL.025 der Teil-FCL abgelegt haben, bevor ihm diese für die IR(A) in einer anderen Luftfahrzeugkategorie nach FLC.035 der Teil-FCL voll und ganz angerechnet wird.
- 2.2.9 Eine Luftfahrtbehörde vermerkt nach der Umwandlung einer Pilotenlizenz der FAA gemäß diesem Anhang unter Punkt VIII (oder XIII) der Teil-FCL-Lizenz der EU: „PPL(A) / IR(A) nach dem EU-US-Abkommen erteilt“.

3. BESONDERE BEDINGUNGEN DER FAA

Um gemäß 14 CFR Teil 61 zugelassen zu werden, muss der Bewerber gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs die folgenden besonderen Bedingungen erfüllen.

- 3.1. Besondere Bedingungen der FAA für die Erteilung einer Pilotenlizenz der FAA, Klassenberechtigung für die Luftfahrzeugklasse einzelmotoriges Landflugzeug und Klassenberechtigung für die Luftfahrzeugklasse mehrmotoriges Landflugzeug auf der Grundlage einer Teil-FCL-Lizenz der EU
 - 3.1.1. Der Bewerber muss die englische Sprache lesen, sprechen, schreiben und verstehen können. Als ausreichende Englischkenntnisse werden Englischkenntnisse des Niveaus 4 von Teil-FCL anerkannt.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 16

- 3.1.2. Der Bewerber muss die Anforderungen des Tauglichkeitszeugnisses der FAA erfüllen, um die mit einer Pilotenlizenz der FAA verbundenen Rechte nach 14 CFR Teil 61 ausüben zu können.
- 3.1.3. Der Bewerber muss den erforderlichen Wissenstest gemäß den TIP-L in den 24 Kalendermonaten vor dem Monat der Antragstellung bestehen.
- 3.1.4. Der Bewerber muss bei einem von der FAA zertifizierten Fluglehrer, der über die entsprechende Befugnis der FAA verfügt, eine Flugprüfung nach den TIP-L ablegen.
- 3.1.5. Ein Bewerber um eine Berechtigung für mehrmotorige Landflugzeuge muss nachweisen, dass er die Anforderungen für die Erteilung einer Berechtigung für mehrmotorige Landflugzeuge gemäß 14 CFR Teil 61 erfüllt. Schulungen und Erfahrung mit MEP-Landflugzeugen können gemäß den TIP-L angerechnet werden.
- 3.2. Besondere Bedingungen der FAA für die Erteilung einer Instrumentenflugberechtigung der FAA auf der Grundlage einer FCL-Teil-Instrumentenflugberechtigung
- 3.2.1. Der Bewerber muss die englische Sprache lesen, sprechen, schreiben und verstehen können. Als ausreichende Englischkenntnisse werden Englischkenntnisse des Niveaus 4 von Teil-FCL anerkannt.
- 3.2.2. Der Bewerber muss die Anforderungen des Tauglichkeitszeugnisses der FAA erfüllen, um die mit einer Pilotenlizenz der FAA verbundenen Rechte nach 14 CFR Teil 61 ausüben zu können.
- 3.2.3. Gemäß den TIP-L muss ein Bewerber um eine Instrumentenflugberechtigung in den Vereinigten Staaten, einschließlich ihrer Territorien, bei einem von der FAA zertifizierten Fluglehrer Eingewöhnungsflüge absolviert haben, bevor die Befähigungsüberprüfung für den Instrumentenflug bei einem Prüfer angesetzt wird. Der Bewerber ist von dieser Anforderung freigestellt, wenn er mindestens 50 Flugstunden nach IFR als verantwortlicher Flugzeugführer oder mindestens 10 Flugstunden nach IFR als

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

verantwortlicher Flugzeugführer? in den Vereinigten Staaten, einschließlich ihrer Territorien, absolviert hat.

- 3.2.4. Der Bewerber muss eine Befähigungsüberprüfung für den Instrumentenflug bei einem Prüfer gemäß den TIP-L absolvieren.
- 3.2.5. Der Bewerber muss den erforderlichen Wissenstest gemäß den TIP-L in den 24 Kalendermonaten vor dem Monat der Antragstellung bestehen.

Paraphen: ____ (EG)/____ (FAA)

EU/US /Anhang X/de 18