



Brüssel, den 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Notifizierung von mit der COVID-19-Pandemie im Zusammenhang stehenden Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Standpunkt, der im Namen der Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) als Reaktion auf das Rundschreiben AN 11/55-20/50 vom 3. April 2020 in Bezug auf die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie notifizierte vorübergehenden Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt zu vertreten ist.

1.1. Das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.

Alle EU-Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Abkommens von Chicago.

1.2. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Zweck und Ziel der Organisation ist die Entwicklung von Grundsätzen und Techniken für die internationale Flugsicherung und die Förderung der Planung und Weiterentwicklung des internationalen Luftverkehrs.

Dem ICAO-Rat, einem ständigen Gremium der ICAO, gehören 36 Vertragsstaaten an, die von der ICAO-Versammlung für einen Zeitraum von drei Jahren gewählt werden. In den Jahren 2019 bis 2022 waren sieben EU-Mitgliedstaaten im ICAO-Rat vertreten.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago gehört es zu den Pflichten des ICAO-Rates, internationale Richtlinien und Empfehlungen („SARPs“) – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – anzunehmen.

Nach der Annahme solcher Maßnahmen sind die ICAO-Staaten verpflichtet, in Bezug auf diese Maßnahmen entweder ihre Ablehnung, etwaige Abweichungen oder ihre Übereinstimmung mitzuteilen, bevor die Maßnahmen in Kraft treten und rechtsverbindlich werden.

Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat — wenn er es für undurchführbar erachtet, eine solche internationale Richtlinie oder ein solches Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken vollständig an eine internationale Richtlinie oder ein Verfahren anzupassen, oder wenn er es für notwendig hält, Regeln zu erlassen oder Praktiken anzunehmen, die in irgendeiner Weise von den Vorgaben einer internationalen Richtlinie abweichen — unverzüglich die ICAO über die Unterschiede zwischen seiner eigenen Praxis und der Praxis der internationalen Richtlinie in Kenntnis setzen.

1.3. Der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation geplante Rechtsakt

Die ICAO hat als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie das Rundschreiben AN 11/55-20/50 herausgegeben, in dem sie insbesondere die Staaten um kohärente Informationen über die Maßnahmen ersucht, die getroffen wurden, damit Diensteanbieter und Personal die Gültigkeit ihrer Zertifizierungen, Lizenzen und sonstigen Genehmigungen während der COVID-19-Pandemie aufrechterhalten können („Notifizierung vorübergehender Abweichungen im Zusammenhang mit COVID-19“).

Die ICAO forderte die Staaten nachdrücklich auf, nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago etwaige vorübergehende Abweichungen zu notifizieren, die sich aus den vorübergehenden COVID-19-Maßnahmen einzelner Staaten ergeben könnten, insbesondere im Zusammenhang mit den Anhängen 1 und 6 (Lizenzierung und Zertifizierung). Die Staaten sollten auch allgemein Angaben dazu machen, ob sie die Gültigkeit von Zertifizierungen und Lizenzen anerkennen oder akzeptieren, die von den vorübergehenden Abweichungen, die von anderen Staaten im Zusammenhang mit COVID-19 vorgenommen wurden, betroffen sind.

Um alle Staaten und einschlägigen Interessenträger zu unterstützen, hat die ICAO eine öffentliche COVID-19-Website zu Betriebssicherheitsmaßnahmen eingerichtet. Alle Staaten sind aufgefordert, diese Website zu nutzen und die ICAO über alle jüngsten Entwicklungen in ihrem Staat zu unterrichten.

Die ICAO bekräftigt, wie wichtig es ist, ein Höchstmaß an Flexibilität zu bieten und gleichzeitig die Einhaltung des Abkommens von Chicago zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang werden die Staaten an ihre Pflichten nach Artikel 38 des Abkommens erinnert, der ICAO etwaige Abweichungen zu notifizieren.

Um die Notifizierung und Weitergabe vorübergehender Abweichungen in dieser Zeit zu erleichtern, hat das ICAO-Sekretariat das Teilsystem „COVID-19 Contingency-Related Differences“ (CCRDs) eingerichtet, das über die Übersichtsseite „Electronic Filing of Differences“ (EFOD) abgerufen werden kann und vorläufig bis zum 31. März 2021 unterhalten wird.

2. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

2.1. ICAO-Rundschreiben AN 11/55-20/50 und sein Verhältnis zu den geltenden Unionsvorschriften

Das ICAO-Rundschreiben AN 11/55-20/50 bezieht sich auf vorübergehende, pandemiebedingte Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago in Bezug auf die Aspekte Personal und Luftverkehrsbetreiber.

Anhang 1 „Personnel Licensing“ (Lizenzierung von Personal) des Abkommens von Chicago enthält Richtlinien und Empfehlungen für die Erteilung von Lizenzen an Flugbesatzungsmitglieder, Fluglotsen, Betreiber von Bodenfunkstellen, Instandhaltungstechniker und Flugdienstberater. Nach diesen Vorschriften muss der Antragsteller für den Erwerb einer Lizenz bestimmte Anforderungen erfüllen, die der Komplexität der auszuführenden Aufgaben angemessen sind. Diese Anforderungen spiegeln sich in den Rechtsvorschriften der Union wider, insbesondere in der Verordnung (EU) 1139/2018 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit¹ sowie in zugehörigen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten². So werden beispielsweise in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

¹ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018).

² Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt

der Kommission spezifische Anforderungen und Verfahren für das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt festgelegt und die Einschränkungen und Fristen für die Lizenzierung von Personal sowie für flugmedizinische Tauglichkeitstests festgelegt (siehe die Bestimmungen in Anhang I Teil FCL und Anhang IV Teil MED). Aufgrund der schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, die beispielsweise dazu führen, dass der Zugang zu flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren eingeschränkt oder nicht möglich ist, gewähren mehrere Mitgliedstaaten eine auf vier Monate befristete Verlängerung der Gültigkeit von Tauglichkeitszeugnissen, wenngleich die einschlägigen ICAO-SARP für die medizinische Untersuchung und die Verlängerung eines Tauglichkeitszeugnisses einen Intervall von höchstens 45 Tagen vorsehen. Einige Mitgliedstaaten gewähren auch für Pilotenlizenzen eine Verlängerung der Gültigkeit um vier bis acht Monate, sofern Piloten keine Möglichkeit haben, rechtzeitig zu einem Flugsimulator zu gelangen oder Zugang zu diesem zu erhalten, um die notwendigen Fortbildungen und Prüfungen zu absolvieren.

Die Verlängerung der Gültigkeit von Lizenzen für Personal gilt für Lizenzen, die innerhalb eines Bezugszeitraums zwischen dem 1. März 2020 und dem 31. Oktober 2020 auslaufen.

Anhang 6 „Operation of Aircraft“ (Betrieb von Luftfahrzeugen) des Abkommens von Chicago zielt darauf ab, einheitliche Regeln für den Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Luftverkehr festzulegen, um ein Höchstmaß an Sicherheit und Effizienz zu gewährleisten. Auf Unionsebene spiegeln sich diese internationale Anforderungen vor allem in der Verordnung (EU) 2018/1139, in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission und in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012³ der Kommission wider. Die COVID-19-Pandemie hat zu einer erheblichen Verringerung des gewerblichen Luftverkehrs geführt, weshalb es schwierig geworden ist, den Ort zu erreichen, an dem geeignete Flugsimulatoren zur Verfügung stehen. Damit haben viele Piloten keine Möglichkeit, die in Punkt ORO.FC.100 von Anhang III (PART-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission und in Punkt FCL.060 von Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission festgelegten Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung zu erfüllen.

So schreiben die ICAO-SARP vor, dass der Betreiber einem verantwortlichen Piloten oder Kopiloten die Flugsteuerung eines Flugzeugs während des Starts und der Landung nur dann übertragen darf, wenn dieser Pilot innerhalb der vorangegangenen 90 Tage während mindestens drei Starts und Landungen die Flugsteuerung mit demselben Flugzeugmuster durchgeführt hat. Die schwerwiegenden betrieblichen Hindernisse, die durch die COVID-19-Pandemie verursacht werden, schränken die Möglichkeiten für Piloten und Besatzungen ein, diese Anforderung an die fortlaufende Flugerfahrung zu erfüllen. Deshalb und damit Besatzungen bei Wiederaufnahme des Luftverkehrs fliegen können, wenden die Mitgliedstaaten Ausnahmen von dieser Regel an, indem sie von den Betreibern verlangen, eine Risikobewertung durchzuführen, um die Wahrscheinlichkeit und das potenzielle Ausmaß der Kompetenzverschlechterung der Besatzung im Zusammenhang mit der längeren Abwesenheit vom Flugdienst zu ermitteln. Zudem verlangen die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen zur Minimierung der festgestellten Risiken, indem der gesamten Flugbesatzung eine oder mehrere Betriebsbeschränkungen auferlegt werden (z. B. Senkung der

gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011). Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014).

³ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012).

Höchstgrenzen für Seitenwind, Einführung höherer Anflugminima, Beschränkung hinsichtlich des Zustands der Pistenoberfläche, Flugvorbereitung mit einem funktionierenden System für die automatische Landung, sofern eingebaut).

Die Ausnahmen von diesen Betriebsvorschriften gelten für den Flugbetrieb innerhalb eines Bezugszeitraums zwischen dem 1. März 2020 und dem 31. Oktober 2020 und für eine Dauer von höchstens 8 Monaten.

Die genannten Abweichungen gegenüber den ICAO-Vorschriften ergeben sich aus der Anwendung von Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139, der den Mitgliedstaaten eine gewisse Flexibilität einräumt, indem sie im Falle dringender unvorhersehbarer Umstände oder dringender betrieblicher Erfordernisse und unter den in jenem Artikel genannten Bedingungen Ausnahmen von den Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte mit Ausnahme der grundlegenden Anforderungen gewähren dürfen. Eine dieser Bedingungen besteht darin, dass Anwendungsbereich und Dauer der Ausnahme auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden. In einem solchen Fall teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission, der Agentur (EASA) und den anderen Mitgliedstaaten über die nach Artikel 74 eingerichtete Datenbank unverzüglich die gewährte Ausnahme, ihre Dauer und die Gründe dafür mit und gibt gegebenenfalls die erforderlichen Risikominderungsmaßnahmen an. Mehrere Mitgliedstaaten nutzten diesen Mechanismus im Zusammenhang mit den Abweichungen gegenüber den ICAO-Vorschriften infolge der schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Dieser Beschluss des Rates trägt für die Zwecke der im Namen der Union der ICAO zu notifizierenden Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago diesen Ausnahmen nach Artikel 71 Rechnung.

2.2. Im Namen der Union zu vertretender Standpunkt

Die der ICAO zu notifizierenden Abweichungen beziehen sich auf die Anhänge 1 und 6 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Personal und Luftverkehrsbetreiber, wie sie in der Tabelle im Anhang dieses Beschlusses dargelegt und von den Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Notifizierungen entsprechend der nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 erlassenen Ausnahme erläutert werden.

Hinsichtlich der Anerkennung oder Akzeptanz der Gültigkeit der von Drittländern ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen, die von den vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern⁴. Nach der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 Anhang 1 Punkt ART.200(d) muss die EASA grundsätzlich in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten die ICAO-Richtlinien benennen, für die sie risikomindernde Maßnahmen akzeptieren kann, sollte der Betreiber- oder Eintragsstaat eine Abweichung gegenüber der ICAO-Richtlinie notifiziert haben. Die Agentur muss diese risikomindernden Maßnahmen akzeptieren, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass diese Maßnahmen ein der Richtlinie, gegenüber der Abweichungen notifiziert wurden, gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten. Wie im Rundschreiben AN 11/55 20/50 gefordert, muss die ICAO über die einschlägigen Rechtsakte der Union unterrichtet werden, die für die Anerkennung abweichender Regelungen in

⁴ Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014).

Drittländern gelten, wie in der letzten Spalte der Tabelle im Anhang dieses Beschlusses angegeben.

Der Standpunkt, der im Namen der Union bei der ICAO als Reaktion auf das Rundschreiben AN 11/55 20/50 zu vertreten ist, besteht darin, die durch die vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bedingten Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago zu notifizieren, wie sie in der Tabelle im Anhang dieses Beschlusses dargelegt und von den Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Notifizierungen entsprechend der nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 erlassenen Ausnahme erläutert werden.

3. RECHTSGRUNDLAGE

3.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Prinzipien

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist⁵.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“⁶.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ist ein auf der Grundlage eines Abkommens, nämlich des Abkommens von Chicago, eingesetztes Gremium.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago nimmt der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – an. Hierbei handelt es sich um rechtswirksame Akte. Die Notifizierung von Abweichungen und der Inhalt dieser Notifizierungen könnten sich auf bestimmte Rechtswirkungen dieser Rechtsakte auswirken. Daher fällt die Festlegung eines Standpunkts der Union in Bezug auf solche Notifizierungen in den Anwendungsbereich von Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

Die als Reaktion auf das ICAO-Rundschreiben AN 11/55-20/50 zu notifizierenden Abweichungen haben Einfluss auf die Rechtswirkungen der im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten Richtlinien.

Diese Rechtswirkungen fallen in einen Bereich, der weitgehend unter die Unionsvorschriften fällt, nämlich die Verordnung (EU) 2018/1139, die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission, die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission und die Verordnung (EU)

⁵ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

⁶ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

Nr. 965/2012 der Kommission. Daraus folgt, dass die Union in dieser Angelegenheit die ausschließliche Außenkompetenz nach Artikel 3 Absatz 2 AEUV hat.

Da diese Maßnahmen, auch wenn sie befristet sind, zu Abweichungen von den ICAO-SARP führen, ist es erforderlich, den Standpunkt der Union festzulegen. Alle Mitgliedstaaten müssen im Einklang mit Artikel 38 des Abkommens von Chicago Abweichungen notifizieren, die sich aus verlängerten Fristen für die Erteilung von Lizenzen für Personal gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago und Abweichungen von den SARP gemäß Anhang 6 „Operation of aircraft“ (Betrieb von Luftfahrzeugen) des Abkommens von Chicago ergeben.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die geplanten Rechtsakte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Prinzipien

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Wesentlicher Zweck und Inhalt der vorgesehenen Rechtsakte ist die gemeinsame Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 100 Absatz 2 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Notifizierung von mit der COVID-19-Pandemie im Zusammenhang stehenden Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.
- (2) Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt.
- (3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat Internationale Richtlinien und Empfehlungen (SARP) annehmen.
- (4) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat — wenn er es für undurchführbar erachtet, eine solche internationale Richtlinie oder ein solches Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken vollständig an eine internationale Richtlinie oder ein Verfahren anzupassen, oder wenn er es für notwendig hält, Regeln zu erlassen oder Praktiken anzunehmen, die in irgendeiner Weise von den Vorgaben einer internationalen Richtlinie abweichen — unverzüglich die ICAO über die Unterschiede zwischen seinen eigenen Praktiken und der Praxis der internationalen Richtlinie in Kenntnis setzen.
- (5) Nach Artikel 39 des Abkommens von Chicago muss dem Tauglichkeitszeugnis für Personal der internationalen Luftfahrt, das die Mindestanforderungen nicht erfüllt, eine vollständige Aufzählung der Punkte beiliegen, in denen es diese Vorgaben nicht erfüllt. In diesem Fall müssten die Abweichungen von der Gültigkeitsdauer des Tauglichkeitszeugnisses im Einzelnen aufgeführt werden.
- (6) Darüber hinaus dürfte nach Artikel 40 des Abkommens von Chicago kein Personal, das über ein solches Zeugnis verfügt, in der internationalen Luftfahrt tätig sein, es sei denn, die Staaten, in deren Hoheitsgebiet eingeflogen wird, haben die Erlaubnis erteilt.
- (7) Angesichts der COVID-19-Pandemie hat die ICAO das Teilsystem „COVID-19 Contingency-Related Differences“ (CCRDs) eingerichtet, das über die Übersichtsseite „Electronic Filing of Differences“ (EFOD) abgerufen werden kann und das es Staaten

ermöglicht, eine vorübergehende Abweichung von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago einzutragen und gleichzeitig anzugeben, welche Art von Richtlinie oder Verfahren sie zur Erleichterung des internationalen Flugbetriebs und zur Erfüllung der Verpflichtungen nach Artikel 40 für akzeptabel halten.

- (8) Anhang 1 „Personnel Licensing“ (Lizenzierung von Personal) des Abkommens von Chicago enthält Richtlinien und Empfehlungen für die Erteilung von Lizenzen an Flugbesatzungsmitglieder, Fluglotsen, Betreiber von Bodenfunkstellen, Instandhaltungstechniker und Flugdienstberater. Nach diesen Vorschriften muss der Antragsteller für den Erwerb einer Lizenz bestimmte Anforderungen innerhalb festgelegter Fristen erfüllen, die der Komplexität der auszuführenden Aufgaben angemessen sind.
- (9) Die in Anhang 1 des Abkommens von Chicago genannten Anforderungen spiegeln sich in den Rechtsvorschriften der Union wider, insbesondere in der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit⁷ sowie in zugehörigen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten. So werden beispielsweise in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission⁸ spezifische Anforderungen und Verfahren für das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt festgelegt und die Einschränkungen und Fristen für die Lizenzierung von Personal sowie für flugmedizinische Tauglichkeitstests festgelegt, während in der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen sowie für die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, festgelegt sind⁹.
- (10) Aufgrund der schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, die beispielsweise dazu führen, dass der Zugang zu flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren eingeschränkt oder nicht möglich ist, gewähren mehrere Mitgliedstaaten abweichend von den einschlägigen ICAO SARP eine auf vier Monate befristete Verlängerung der Gültigkeit von Tauglichkeitszeugnissen. Einige Mitgliedstaaten gewähren auch für Pilotenlizenzen eine Verlängerung der Gültigkeit um vier bis höchstens acht Monate, sofern Piloten keine Möglichkeit haben, rechtzeitig zu einem Flugsimulator zu gelangen oder Zugang zu diesem zu erhalten, um die notwendigen Schulungen und Prüfungen zu absolvieren. Diese Verlängerungen

⁷ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018).

⁸ Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011).

⁹ Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014).

gelten für Lizenzen, die innerhalb eines Bezugszeitraums zwischen dem 1. März 2020 und dem 31. Oktober 2020 ablaufen.

- (11) Anhang 6 „Operation of Aircraft“ (Betrieb von Luftfahrzeugen) des Abkommens von Chicago enthält einheitliche Betriebsanforderungen für Luftfahrzeuge im internationalen Luftverkehr, mit denen ein Höchstmaß an Sicherheit und Effizienz gewährleistet wird. Auf Unionsebene spiegeln sich diese internationale Anforderungen in der Verordnung (EU) 2018/1139, in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission und in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012¹⁰ der Kommission wider.
- (12) Die COVID-19-Pandemie hat zu einer erheblichen Verringerung des gewerblichen Luftverkehrs geführt, weshalb es schwierig geworden ist, den Ort zu erreichen, an dem geeignete Flugsimulatoren zur Verfügung stehen. Die schwerwiegenden betrieblichen Hindernisse, die durch die COVID-19-Pandemie verursacht werden, schränken die Möglichkeiten für Piloten und Besatzungen ein, diese ICAO-Anforderung an die fortlaufende Flugerfahrung zu erfüllen. Damit die Besatzungen bei der Wiederaufnahme der Luftverkehrstätigkeit fliegen können, wenden die Mitgliedstaaten daher Ausnahmen von den einschlägigen Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung an, indem sie den Flugbetrieb unter bestimmten Betriebsbedingungen und mit geeigneten, auf der Grundlage einer Risikobewertung festgelegten Risikominderungsmaßnahmen gestatten. Diese Ausnahmen gelten für den Flugbetrieb innerhalb eines Bezugszeitraums zwischen dem 1. März 2020 und dem 31. Oktober 2020 und für eine Dauer von höchstens 8 Monaten.
- (13) Die oben genannten nationalen Maßnahmen, die von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago abweichen, wurden auf der Grundlage von Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 erlassen, wonach die Mitgliedstaaten natürlichen oder juristischen Personen im Falle dringender, unvorhersehbarer Ereignisse, die diese Personen betreffen, oder dringender betrieblicher Bedürfnisse dieser Personen Ausnahmen von den für sie geltenden Unionsvorschriften gewähren können, mit Ausnahme der grundlegenden Anforderungen, sofern alle in dem genannten Artikel festgelegten Bedingungen erfüllt sind. In Anwendung dieser Bestimmung und angesichts der Folgen der COVID-19-Pandemie wenden mehrere Mitgliedstaaten Ausnahmen von den Unionsvorschriften der Verordnung (EU) 2018/1139, der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 und der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 an oder werden diese anwenden.
- (14) Da die Notifizierung von Abweichungen Einfluss auf die Rechtswirkung der im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten Richtlinien hat, fällt die Festlegung eines Standpunkts der Union zu einer solchen Notifizierung in den Anwendungsbereich von Artikel 218 Absatz 9 AEUV.
- (15) Es ist daher angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union als Reaktion auf das ICAO-Rundschreiben AN 11/55-20/50 zu vertreten ist, wonach Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago aufgrund vorübergehender operativer Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie notifiziert werden müssen. Der Standpunkt der Union ist von den Mitgliedstaaten der Union zu vertreten, die nach Artikel 71 der Verordnung

¹⁰ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012).

(EU) 2018/1139 individuelle Ausnahmen erlassen haben, die zu Abweichungen führen, die Gegenstand des Rundschreibens AN 11/55-20/50 sind —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union als Reaktion auf das Rundschreiben AN 11/55-20/50 der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation vom 3. April 2020 zu vertreten ist, ist im Anhang dieses Beschlusses dargelegt und wird von den Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Notifizierungen entsprechend der nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 erlassenen Ausnahme näher erläutert.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt ist von den Mitgliedstaaten der Union zu vertreten, die Mitglieder der ICAO sind und individuelle Ausnahmen nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 erlassen haben, die zu Abweichungen führen, die Gegenstand des Rundschreibens AN 11/55-20/50 sind.

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

Brüssel, den 12.6.2020
COM(2020) 247 final

ANNEX

ANHANG

des

VORSCHLAGS FÜR EINEN BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Notifizierung von mit der COVID-19-Pandemie im Zusammenhang stehenden Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt

ANHANG

Im Namen der Europäischen Union zu vertretender Standpunkt zur Notifizierung der Abweichungen im Zusammenhang mit COVID-19 an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

1. ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Der Standpunkt, der im Namen der Union als Reaktion auf das ICAO-Rundschreiben AN 11/55 - 20/50 vom 3. April 2020 zu vertreten ist, besteht darin, die durch die vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bedingten Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago zu notifizieren, wie sie in der Tabelle im Anhang dieses Beschlusses dargelegt und von den Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Notifizierungen entsprechend der nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 erlassenen Ausnahme erläutert werden.

2. DETAILLIERTE ERLÄUTERUNG

Die zu notifizierenden Abweichungen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt und werden von den Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Notifizierungen entsprechend der nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 erlassenen Ausnahme näher erläutert:

Anhang & Referenznummer	Allgemein	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen – mit folgenden Angaben: a. Begründung b. Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen
	Ausnahmeregelungen		
	Anhang Richtlinie oder Empfehlung		

FORMULAR FÜR DIE COVID-19-NOTIFIZIERUNG VORÜBERGEHENDER ABWEICHUNGEN

Auf der Grundlage des Rundschreibens AN 11/55 -20/50 wurde das CCRD-Teilsystem innerhalb des bereits bestehenden Systems für die elektronische Notifizierung von Abweichungen (EFOD) eingerichtet, um etwaige Abweichungen von den ICAO-Richtlinien zur Zertifizierung und Lizenzierung erfassen zu können, die sich aus den Maßnahmen zur Eindämmung der Verbreitung von COVID-19 ergeben können.

Was

Vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie müssen Staaten möglicherweise flexibel reagieren, damit die Gültigkeit von Zertifizierungen, Lizenzen und sonstigen Bescheinigungen von Diensteanbietern und Personal aufrechterhalten wird. Auf diesem Formular kann ein Staat diese vorübergehenden Abweichungen angeben.

Warum

Die Staaten müssen unterstützt werden, damit sie ihren Pflichten nach den Artikeln 38, 39 und 40 des Abkommens nachkommen und den internationalen Flugbetrieb auch dann durchführen können, wenn die Zertifizierungen und Lizenzen von den Mindestvorgaben der in den Anhängen festgelegten Richtlinien abweichen. Damit lassen sich auch Informationen darüber austauschen, ob die notifizierten Abweichungen in dieser Zeit von anderen Staaten anerkannt oder akzeptiert werden.

Wann

Diese vorübergehenden Maßnahmen gelten bis zum 31. März 2021. Dieses Datum kann angepasst werden.

Wer

Es gibt keine Einschränkung in Bezug darauf, wer das Formular ausfüllen kann. Es kann jedoch nur vom nationalen Koordinator für das fortlaufende Monitoring oder von einem befugten Nutzer eines Mitgliedstaats eingereicht werden, der für die Richtigkeit der gemachten Angaben verantwortlich ist.

Wie

Die sich speziell auf die Zertifizierung und Lizenzierung von Personal beziehenden Richtlinien, von denen abzuweichen Staaten es für notwendig halten könnten, sind in diesem Formular aufgeführt. Die Spalten 1 und 2 enthalten die jeweiligen Bezugnahmen auf die Anhänge und entsprechenden Richtlinien. In den nachfolgenden Spalten sind jeweils folgende Angaben zu machen:

Spalte 3: Einzelheiten der Abweichung.

Fassen Sie gegebenenfalls unter Bezugnahme auf die entsprechenden Rechtsvorschriften die Unterschiede gegenüber den Richtlinien für die Zertifizierung und Lizenzierung zusammen.

Anhang & Referenznummer	Allgemein	Einzelheiten der Abweichungen	Anmerkungen – mit folgenden Angaben: a. Begründung b. Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen
	Ausnahmeregelungen		
	Anhang Richtlinie oder Empfehlung		

Spalte 4: Bemerkungen.

Erläutern Sie Ihre Gründe für diese Abweichungen und machen Sie nähere Angaben zu etwaigen Bedingungen und Risikominderungsmaßnahmen, falls erforderlich.

Spalte 5: Anerkennung von Abweichungen anderer Staaten.

Geben Sie an, ob Ihr Staat die Gültigkeit der von anderen Staaten erteilten Zertifizierungen und Lizenzen anerkennt oder akzeptiert, deren vorübergehende Abweichungen über die CCRD-Website eingegeben wurden. Der Einfachheit halber können hier statt einer Auflistung der akzeptierten Abweichungen die vorübergehenden Abweichungen angegeben werden, die nicht akzeptiert werden.

Bitte reichen Sie dieses Formular per E-Mail an folgende Adresse ein: ops@icao.int.

<p>Anhang 1</p>	<p>1.2.4.4.1 Die Gültigkeit einer flugmedizinischen Beurteilung kann im Ermessen der Genehmigungsbehörde um bis zu 45 Tage verlängert werden.</p> <p><i>Anmerkung: es empfiehlt sich, den Kalendertag, an dem die flugmedizinische Beurteilung abläuft, von Jahr zu Jahr beizubehalten, sodass das Ablaufdatum der aktuellen flugmedizinischen Beurteilung mit dem Beginn der neuen Gültigkeitsdauer zusammenfällt, sofern die flugmedizinische Untersuchung während der Gültigkeit der aktuellen flugmedizinischen Beurteilung vorgenommen wird, jedoch nicht später als 45 Tage vor deren Ablauf.</i></p>	<p>Die Gültigkeitsdauer der von [dem Staat] ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse der Klassen 1 und 3 wird um 4 Monate verlängert.</p>	<p>a) Begründung Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 und der Klasse 3, die sich einer ärztlichen Wiederholungsuntersuchung zur Verlängerung ihrer Tauglichkeitszeugnisse unterziehen müssen, damit sie ihre mit einer Lizenz oder Zertifizierung verbundenen Rechte weiter ausüben können, und die keine Möglichkeit haben, rechtzeitig einen flugmedizinischen Sachverständigen oder ein flugmedizinisches Zentrum zu erreichen oder Zugang dazu zu erhalten, um die erforderliche medizinische Untersuchung durchführen zu lassen. Darüber hinaus wurden in vielen Fällen medizinischen Sachverständigen neuen Aufgaben zu gewiesen, um die Eindämmung des COVID-19-Ausbruchs in ihrem Staat zu unterstützen. Dies hätte den Ablauf der Gültigkeit der besagten Zertifizierungen zur Folge.</p> <p>b) Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen [Der Staat] verlangt, dass Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 und Klasse 3, die unter diese Ausnahmeregelung fallen, über ein gültiges Tauglichkeitszeugnis ohne Einschränkungen (ausgenommen Einschränkungen hinsichtlich des Sehvermögens) verfügen, bevor sie die Ausnahme beantragen.</p>	<p>Klicken oder schreiben Sie hier, um Text einzugeben. Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen werden die Abweichungen automatisch auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2018/1139 anerkannt.</p> <p>Hinsichtlich der Anerkennung oder Akzeptanz der Gültigkeit der von Drittländern ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern¹.</p>
---------------------------------	---	---	--	---

¹ Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014).

<p>Anhang 1 1.2.5.1.2</p>	<p>1.2.5.1.2 Ein Vertragsstaat, der eine Lizenz erteilt hat, trägt dafür Sorge, dass andere Vertragsstaaten in die Lage versetzt werden, sich von der Gültigkeit der Lizenz zu überzeugen.</p> <p><i>Anmerkung 1 – Bis zum 2. November 2022 kann die Aufrechterhaltung der Kompetenz von Flugbesatzungsmitgliedern oder von Besatzungsmitgliedern ferngesteuerter Flüge, die im gewerblichen Luftverkehr tätig sind, festgestellt werden, indem die Befähigung im Rahmen der nach Anhang 6 durchgeführten Befähigungsüberprüfungen (proficiency flight checks) zufriedenstellend nachgewiesen wurde.</i></p> <p><i>Anmerkung 1 – Ab dem 3. November 2022 kann die Aufrechterhaltung der Kompetenz von Flugbesatzungsmitgliedern, die im gewerblichen Luftverkehr tätig sind, festgestellt werden, indem die Befähigung im Rahmen der nach Anhang 6 durchgeführten Befähigungsüberprüfungen (proficiency flight checks) zufriedenstellend nachgewiesen wurde.</i></p>	<p>Die Gültigkeitsdauer der von [dem Staat] ausgestellten Lizenzen wird um 4 Monate verlängert. Besteht gegen Ende der Verlängerung der Grund für die Ausnahmeregelung weiterhin, kann die Gültigkeitsdauer nochmals um einen Zeitraum von bis zu 4 Monaten verlängert werden. Da die jeweilige Richtlinie durch die Gültigkeitsdauer der mit der Lizenz verbundenen Berechtigungen und Befugnisse (Klassen-, Muster- und Instrumentenberechtigung, „unit endorsement“) erfüllt ist, gilt die Verlängerung der Gültigkeitsdauer für: 1) Klassenberechtigungen, Musterberechtigungen und Instrumentenberechtigungen, die in Lizenzen (CPL MPL, ATPL) für Berufspiloten eingetragen sind, die Flugzeuge und Hubschrauber im Rahmen einer Tätigkeit für einen Betreiber fliegen; 2) Klassenberechtigungen, Musterberechtigungen und Instrumentenberechtigungen, die in Lizenzen (PPL, CPL, ATPL)</p>	<p>a) Begründung Inhaber von Berufspilotenlizenzen, die sowohl ihre Befähigungsüberprüfung zur Verlängerung der Gültigkeit ihrer Muster- und Instrumentenberechtigungen absolvieren müssen als auch den Anforderungen des Betreibers an die Fortbildungen und Befähigungsüberprüfungen genügen müssen, um auch weiterhin ihre Recht ausüben zu können, haben keine Möglichkeit, rechtzeitig zu einem Flugsimulator zu gelangen oder Zugang zu diesem zu erhalten, um die notwendigen Schulungen und Prüfungen zu absolvieren. Dies hätte den Ablauf der Gültigkeit ihrer Berechtigungen zur Folge. Inhaber von Pilotenlizenzen, die nicht für einen Betreiber tätig sind und die zur Verlängerung der Gültigkeit ihrer Klassen-, Muster- oder Instrumentenberechtigungen eine Befähigungsüberprüfung absolvieren müssen, haben keine Möglichkeit, rechtzeitig zu einem Luftfahrzeug oder Flugsimulator zu gelangen oder Zugang zu diesem zu erhalten, um die notwendigen Flüge, Schulungen und Prüfungen zu absolvieren. Inhaber einer Fluglotsenlizenz haben Probleme beim Zugang zu synthetischen Übungsgeräten, an denen sie fristgerecht ihre Fortbildungen bzw. Beurteilungen absolvieren könnten.</p> <p>b) Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen</p>	
-------------------------------	--	---	---	--

	<p><i>Anmerkung 2 – Bis zum 2. November 2022 kann die Aufrechterhaltung der Kompetenz als zufriedenstellend in die Aufzeichnungen des Luftfahrtunternehmers oder in das persönliche Flugbuch oder in die Lizenz des Flugbesatzungsmitglieds eingetragen werden.</i></p> <p><i>Anmerkung 2 – Ab dem 3. November 2022 kann die Aufrechterhaltung der Kompetenz als zufriedenstellend in die Aufzeichnungen des Luftfahrtunternehmers oder in das persönliche Flugbuch oder in die Lizenz des Mitglieds der Flugbesatzung oder der Besatzung ferngesteuerter Flüge eingetragen werden.</i></p> <p><i>Anmerkung 3 – Bis zum 2. November 2022 können Flugbesatzungsmitglieder, soweit der Eintragungsstaat dies für durchführbar hält, ihre fortdauernde Kompetenz in von diesem Staat zugelassenen FSTD nachweisen.</i></p> <p><i>Anmerkung 3 – Ab dem 3. November 2022 können Mitglieder der Flugbesatzung und der Besatzung ferngesteuerter Flüge, soweit der</i></p>	<p>für Piloten eingetragen sind, die Flugzeuge und Hubschrauber fliegen, ohne für einen Betreiber tätig zu sein.</p> <p>3) In Fluglotsenlizenzen eingetragene Befugnisse („unit endorsements“).</p>	<p>[Der Staat] verlangt:</p> <p>1) Lizenzinhaber, die vor der Anwendung der Ausnahmeregelung über eine gültige Lizenz verfügten und für einen Betreiber tätig sind, müssen eine Auffrischungsschulung und anschließend eine Beurteilung absolvieren, die mit vom Betreiber festgelegten Mitteln durchgeführt wurden, damit festgestellt werden kann, dass sie weiterhin über den erforderlichen Wissensstand für den Betrieb der jeweiligen Klasse oder des jeweiligen Musters verfügen. Diese Beurteilung muss klassen- oderusterspezifische anormale Verfahren und Notverfahren umfassen.</p> <p>Nach erfolgreicher Absolvierung der Auffrischungsschulung und der Beurteilung wird das neue Gültigkeitsdatum in die Lizenz eingetragen oder ein von [dem Staat] ausgestellt amtliches Dokument mit dem neuen Gültigkeitsdatum wird der Lizenz hinzugefügt.</p> <p>2) Lizenzinhaber, deren Lizenz vor der Anwendung der Ausnahmeregelung gültig war und die nicht für einen Betreiber tätig sind, müssen von einem Lehrberechtigten, der über die einschlägigen Lehrberechtigungen verfügt, ein Briefing erhalten haben, um die erforderlichen Theoriekenntnisse für den sicheren Betrieb der jeweiligen Klasse oder des jeweiligen Musters aufzufrischen und um die jeweiligen Manöver bzw. Verfahren sicher durchführen zu können. Dieses Briefing muss klassen- bzw.usterspezifische anormale</p>	
--	---	---	--	--

		<p>Eintragungsstaat oder die Genehmigungsbehörde des Betreiberstaats dies für durchführbar hält, ihre fortdauernde Kompetenz in von diesem Staat zugelassenen FSTD nachweisen.</p> <p><i>Anmerkung 4 – Siehe Handbuch zu den Kriterien für die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten (Dok. 9625).</i></p> <p><i>Anmerkung 5 — Anleitungen zur Entwicklung eines Risikobewertungsverfahrens finden Sie im Verfahrenshandbuch für die Einrichtung und Verwaltung eines staatlichen Systems für die Lizenzierung von Personal (Dok. 9379).</i></p>	<p>bzw. Notverfahren umfassen.</p> <p>Nach erfolgreicher Absolvierung des Briefings wird das neue Gültigkeitsdatum in die Lizenz eingetragen oder ein von [dem Staat] ausgestellttes amtliches Dokument mit dem neuen Gültigkeitsdatum wird der Lizenz hinzugefügt.</p> <p>3) Im Falle des Eintrags einer Befugnis (unit endorsement) in eine ATCO-Lizenz muss die Flugsicherungsorganisation (ANSP) dafür sorgen, dass die potenzielle Nichtverfügbarkeit synthetischer Übungsgeräte durch andere Mittel ausgeglichen wird, z. B. durch Schulungen am Computer oder indem der Zeitplan geändert und die Auffrischungsschulung so schnell wie möglich durchgeführt wird.</p>	<p>Klicken oder schreiben Sie hier, um Text einzugeben.</p> <p>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen werden die Abweichungen automatisch auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2018/1139 anerkannt.</p> <p>Hinsichtlich der Anerkennung oder Akzeptanz der Gültigkeit</p>
<p>Anhang 6 Teil 1 9.4.1.1</p>	<p>9.4 Qualifikationen</p> <p><i>Anmerkung — Anleitungen allgemeiner Art zur Unterschiedsqualifikation (Cross Crew Qualification), zur Steuerung unterschiedlicher Luftfahrzeugmuster oder Varianten einer Flotte (Mixed Fleet Flying) und zur Anrechnung von Flugerfahrung (Cross Credit) finden Sie im Verfahrenshandbuch für die Einrichtung und Verwaltung eines</i></p>	<p>Vorbehaltlich der Evaluierung einer Risikobewertung ermöglichen es die [vom Staat] vorgesehenen Ausnahmeregelungen einzelnen Betreibern, Aufgaben der Flugbesatzung Piloten zu übertragen, die nicht alle Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung erfüllen. Die Ausnahmeregelungen beziehen sich entweder auf</p>	<p>a) Begründung Die COVID-19-Krise hat zur Einstellung bzw. zu einer erheblichen Verringerung des gewerblichen Luftverkehrs geführt, weshalb es schwierig geworden ist, den Ort zu erreichen, an dem geeignete Flugsimulatoren zur Verfügung stehen. Daher können viele Piloten die Anforderungen an ihre fortlaufende Flugerfahrung nicht erfüllen.</p> <p>b) Bedingungen / Risikominderungsmaßnahmen [Der Staat] fordert Folgendes:</p>	<p>Die COVID-19-Krise hat zur Einstellung bzw. zu einer erheblichen Verringerung des gewerblichen Luftverkehrs geführt, weshalb es schwierig geworden ist, den Ort zu erreichen, an dem geeignete Flugsimulatoren zur Verfügung stehen. Daher können viele Piloten die Anforderungen an ihre fortlaufende Flugerfahrung nicht erfüllen.</p> <p>b) Bedingungen / Risikominderungsmaßnahmen [Der Staat] fordert Folgendes:</p>

<p><i>nationalen Systems für die Lizenzierung von Personal (Dok. 9379).</i></p> <p>9.4.1 Fortlaufende Flugerfahrung – verantwortlicher Pilot und Kopilot</p> <p>9.4.1.1 Der Betreiber darf keinem verantwortlichen Piloten oder Kopiloten die Flugsteuerung eines Flugzeugs eines Musters oder einer Mustervariante während des Starts und der Landung übertragen, sofern dieser Pilot nicht innerhalb der vorangegangenen 90 Tage während mindestens drei Starts und Landungen die Flugsteuerung mit demselben Flugzeugmuster oder in einem für diesen Zweck zugelassenen Flugzeugsimulator durchgeführt hat.</p>	<p>a) die Verringerung der Anzahl der erforderlichen Starts, Anflüge und Landungen oder</p> <p>b) die Verlängerung der 90-Tage-Frist oder</p> <p>c) beides.</p> <p>Die Ausnahmeregelungen unterliegen Risikominderungsmaßnahmen.</p> <p>Bei der Zusammenstellung der Flugbesatzung wird unterschieden, welche Piloten über eine „fortlaufende“, nur „teilweise fortlaufende“ oder „nicht fortlaufende“ Flugerfahrung verfügen.</p> <p>Eine „teilweise fortlaufende“ Flugerfahrung bedeutet, dass ein Pilot in den vorangegangenen 90 Tagen als steuernder Pilot mindestens zwei Starts, Anflüge und Landungen oder in den vorangegangenen 30 Tagen einen Start, einen Anflug oder eine Landung durchgeführt hat.</p> <p>Darüber hinaus wird die Erfahrung eines Piloten (insgesamt und nach Flugzeugmuster) sowie seine Qualifikation (z. B. Lehrberechtigter) berücksichtigt.</p>	<p>Inwieweit Ausnahmen von der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzung zugelassen werden, hängt von der fortlaufenden Flugerfahrung der einzelnen Piloten und ihren Qualifikationen sowie von ihrer Kombination bei einem Flugbetrieb mit mehrköpfiger Besatzung ab.</p> <p>Der Betreiber muss eine Risikobewertung entwickeln, auf deren Grundlage er die Wahrscheinlichkeit und die potenzielle Tragweite der aufgrund der längeren Nichterfüllung der Pflichtflugstunden verringerten Kompetenz der Flugbesatzung bewerten kann.</p> <p>Zur Minimierung der festgestellten Risiken müssen geeignete Minderungsmaßnahmen festgelegt und angewandt werden, indem der gesamten Flugbesatzung eine oder mehrere Betriebsbeschränkungen auferlegt werden (z. B. Senkung der Höchstgrenzen für Seitenwind, Einführung höherer Anflugminima, Beschränkung hinsichtlich des Zustands der Pistenoberfläche, Flugvorbereitung bei eingeschaltetem System für die automatische Landung, sofern eingebaut).</p>	<p>der von Drittländern ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.</p>
--	--	--	--

<p>Anhang 6 Teil 1 9.4.2.1</p>	<p>9.4.2 Fortlaufende Flugerfahrung — Pilot zur Ablösung im Reiseflug</p> <p>9.4.2.1 Der Betreiber darf einem Piloten nicht die Aufgabe als Pilot zur Ablösung im Reiseflug in einem Flugzeug eines Musters oder einer Mustervariante zuweisen, sofern dieser Pilot in den vorangegangenen 90 Tagen nicht entweder</p> <p>a) als verantwortlicher Pilot, Kopilot oder Pilot zur Ablösung im Reiseflug auf demselben Flugzeugmuster tätig war oder</p> <p>b) eine flugtechnische Auffrischungsschulung einschließlich</p>	<p>Die Dauer der Ausnahmeregelung ist auf die Zeit begrenzt, die der Betreiber benötigt, um die Situation angesichts reduzierter Flugpläne und nicht verfügbarer Flugsimulatoren zu bewältigen.</p> <p>Ausnahmen werden nicht gewährt, wenn alle erforderlichen Mitglieder der Flugbesatzung in den vorangegangenen 90 Tagen keine Tätigkeit während des Flugs bzw. am Simulator durchgeführt haben.</p> <p>Die Ausnahmeregelung nach Nummer 9.4.1.1 ist geeignet, die Ausnahmeregelung nach Nummer 9.4.2.1 abzudecken, da sie sich auf die Zusammensetzung der gesamten Flugbesatzung bezieht.</p>		
--	--	---	--	--

	<p>normaler, anormaler und notfallbezogener Verfahren für Reiseflüge auf demselben Flugzeugmuster oder in einem zu diesem Zweck zugelassenen Flugsimulator durchgeführt hat und Anflug- und Landeverfahren geübt hat, bei denen er das Anflug- und Landeverfahren als nicht verantwortlicher Pilot üben kann.</p>			
<p>Anhang 6 Teil 1 9.4.4.1</p>	<p>9.4.4 Befähigungsüberprüfungen von Piloten</p> <p>9.4.4.1 Der Betreiber muss dafür sorgen, dass Steuertechniken und die Fähigkeit zur Durchführung von Notverfahren so überprüft werden, dass die Kompetenz eines Piloten für jedes Muster oder jede Mustervariante eines Flugzeugs nachgewiesen wird. Kann der Betrieb nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden, muss der Betreiber dafür sorgen, dass die Kompetenz des Piloten zur Einhaltung dieser Regeln entweder gegenüber einem Prüfpiloten des Betreibers oder gegenüber einem Vertreter des Betreiberstaates nachgewiesen wird. Diese Überprüfungen müssen innerhalb eines Jahres zweimal durchgeführt werden.</p>	<p>Die Gültigkeit der Befähigungsüberprüfungen des Betreibers jedes einzelnen Piloten wird [vom Staat] um vier Monate verlängert. Falls gegen Ende der Verlängerung [der Staat] zu der Auffassung gelangt, dass der Grund für die Gewährung der Ausnahmeregelung weiterhin besteht, kann die Gültigkeitsdauer nochmals um einen Zeitraum von bis zu 4 Monaten verlängert werden.</p>	<p>a) Begründung: Der COVID-19-Ausbruch hat zu drastischen Reisebeschränkungen geführt. Die Schließung der Grenzen zwischen den meisten EU-Staaten hat die Betreiber in ihren Möglichkeiten eingeschränkt, die Kompetenz der Piloten zweimal jährlich in einem Flugsimulator zu überprüfen. Die Durchführung solcher Überprüfungen in einem Luftfahrzeug ist nicht immer möglich und kann mitunter ein größeres Risiko darstellen als das mit der Ausnahmeregelung verbundene Risiko.</p> <p>b) Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen [Der Staat] fordert für die Piloten eine Auffrischungsschulung mit einer anschließenden Beurteilung, die mit vom Betreiber festgelegten Mitteln durchgeführt wurden, damit festgestellt werden kann, dass die Piloten weiterhin über den erforderlichen</p>	<p>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen werden die Abweichungen automatisch auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2018/1139 anerkannt.</p> <p>Hinsichtlich der Anerkennung oder Akzeptanz der Gültigkeit der von Drittländern ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und</p>

	<p>Zwei dieser Überprüfungen, die ähnlich sind und innerhalb eines Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Monaten stattfinden, reichen allein nicht aus, um dieser Anforderung zu genügen.</p> <p><i>Anmerkung 1 – Flugsimulationsübungsgeräte, die vom Betreiberstaat genehmigt wurden, können für die Teile der Überprüfungen verwendet werden, für die sie ausdrücklich zugelassen sind.</i></p> <p><i>Anmerkung 2 – Siehe Handbuch zu den Kriterien für die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten (Dok. 9625).</i></p>		<p>Wissenstand für die Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied verfügen. Diese Beurteilung muss klassen- oder muterspezifische anormale Verfahren und Notverfahren umfassen.</p>	<p>von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.</p>
<p>Anhang 6 Teil 2 3.9.4.2</p>	<p>3.9.4.2 Fortlaufende Flugerfahrung – verantwortlicher Pilot</p> <p>Der Betreiber darf einem Piloten nur dann die Aufgabe als verantwortlicher Pilot eines Flugzeugs zuweisen, wenn dieser in den vorangegangenen 90 Tagen mindestens drei Starts und Landungen mit demselben Flugzeugmuster oder in einem zu diesem Zweck zugelassenen Flugsimulator durchgeführt hat.</p>	<p>Die Ausnahmeregelung nach Nummer 9.4.1.1 ist geeignet, die Ausnahmeregelung nach Nummer 3.9.4.2 abzudecken, da sie sich auf die Zusammensetzung der gesamten Flugbesatzung bezieht.</p>		

<p>Anhang 6 Teil 2</p> <p>3.9.4.3</p>	<p>3.9.4.3 Fortlaufende Flugerfahrung — Kopilot</p> <p>Der Betreiber darf einem Piloten nur dann die Aufgabe zuweisen, als Kopilot die Flugsteuerung eines Flugzeugs während des Starts und der Landung zu übernehmen, wenn dieser in den vorangegangenen 90 Tagen mindestens drei Starts und Landungen mit demselben Flugzeugmuster oder in einem zu diesem Zweck zugelassenen Flugsimulator durchgeführt hat.</p>	<p>Die Ausnahmeregelung nach Nummer 9.4.1.1 ist geeignet, die Ausnahmeregelung nach Nummer 3.9.4.3 abzudecken, da sie sich auf die Zusammensetzung der gesamten Flugbesatzung bezieht.</p>	
<p>Anhang 6 Teil 3</p> <p>7.4.1.1</p>	<p>7.4 Qualifikationen</p> <p><i>Anmerkung — Anleitungen allgemeiner Art zur Unterschiedsqualifikation (Cross Crew Qualification), zur Steuerung unterschiedlicher Luftfahrzeugmuster oder Varianten einer Flotte (Mixed Fleet Flying) und zur Anrechnung von Flugerfahrung (Cross Credit) finden Sie im Verfahrenshandbuch für die Einrichtung und Verwaltung eines nationalen Systems für die Lizenzierung von Personal (Dok. 9379).</i></p>	<p>Entfällt.</p>	

	<p>7.4.1 Fortlaufende Flugerfahrung–verantwortlicher Pilot und Kopilot</p> <p>7.4.1.1 Der Betreiber darf keinem verantwortlichen Piloten oder Kopiloten die Flugsteuerung eines Hubschraubers eines Musters oder einer Mustervariante während des Starts und der Landung übertragen, sofern dieser Pilot nicht innerhalb der vorangegangenen 90 Tage während mindestens drei Starts und Landungen die Flugsteuerung mit demselben Hubschraubermuster oder in einem für diesen Zweck zugelassenen Flugzeugsimulator durchgeführt hat.</p>			
<p>Anhang 6 Teil 3 7.4.3.1</p>	<p>7.4.3 Befähigungsüberprüfungen von Piloten</p> <p>7.4.3.1 Der Betreiber muss dafür sorgen, dass Steuertechniken und die Fähigkeit zur Durchführung von Notverfahren so überprüft werden, dass die Kompetenz eines Piloten für jedes Muster oder jede Mustervariante eines Hubschraubers nachgewiesen wird. Kann der Betrieb nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden, muss der Betreiber dafür sorgen, dass die Kompetenz des Piloten zur Einhaltung dieser Regeln entweder</p>	<p>Die Gültigkeit der Befähigungsüberprüfungen des Betreibers jedes einzelnen Piloten wird [vom Staat] um vier Monate verlängert.</p> <p>Falls gegen Ende der Verlängerung [der Staat/Staat X, Y, Z] zu der Auffassung gelangt, dass der Grund für die Gewährung der Ausnahmeregelung weiterhin besteht, kann die Gültigkeitsdauer nochmals</p>	<p>a) <u>Begründung:</u> Der COVID-19-Ausbruch hat zu drastischen Reisebeschränkungen geführt. Die Schließung der Grenzen zwischen den meisten EU-Staaten hat die Betreiber in ihren Möglichkeiten eingeschränkt, die Kompetenz der Piloten zweimal jährlich in einem Flugsimulator zu überprüfen. Die Durchführung solcher Überprüfungen in einem Luftfahrzeug ist nicht immer möglich und kann mitunter ein größeres Risiko darstellen als das mit der Ausnahmeregelung verbundene Risiko.</p>	<p>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen werden die Abweichungen automatisch auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2018/1139 anerkannt.</p> <p>Hinsichtlich der Anerkennung oder Akzeptanz der Gültigkeit der von Drittländern ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen im</p>

	<p>gegenüber einem Prüfpiloten des Betreibers oder gegenüber einem Vertreter des Betreiberstaates nachgewiesen wird. Diese Überprüfungen müssen innerhalb eines Jahres zweimal durchgeführt werden. Zwei dieser Überprüfungen, die ähnlich sind und innerhalb eines Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Monaten stattfinden, reichen allein nicht aus, um dieser Anforderung zu genügen.</p> <p><i>Anmerkung 1 – Flugsimulationsübungsgeräte, die vom Betreiberstaat genehmigt wurden, können für die Teile der Überprüfungen verwendet werden, für die sie ausdrücklich zugelassen sind.</i></p> <p><i>Anmerkung 2 – Siehe Handbuch zu den Kriterien für die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten (Dok. 9625) Band II – Hubschrauber</i></p>	<p>um einen Zeitraum von bis zu 4 Monaten verlängert werden.</p>	<p>b) <u>Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen</u> [Der Staat] fordert für die Piloten eine Auffrischungsschulung mit einer anschließenden Beurteilung, die mit vom Betreiber festgelegten Mitteln durchgeführt wurden, damit festgestellt werden kann, dass die Piloten weiterhin über den erforderlichen Wissensstand für die Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied verfügen. Diese Beurteilung muss klassen- oder muterspezifische anormale Verfahren und Notverfahren umfassen.</p>	<p>Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.</p>
<p><u>Anhang 1</u> <u>1.2.9.</u></p>	<p>1.2.9 Sprachkenntnisse 1.2.9.1 Bis zum 2. November 2022 müssen Piloten von Flugzeugen, Luftschiffen, Hubschraubern und von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Fluglotsen und Betreiber von Bodenfunkstellen ihre Fähigkeit nachweisen, die für die Sprechfunkkommunikation verwendete</p>	<p><u>Der Intervall für die förmliche Bewertung der Sprachkenntnisse, die von [dem Staat] für Inhaber von Flugzeug- und Hubschrauberlizenzen vorgeschrieben werden, deren Sprachkenntnisse unter dem Expertenniveau (Niveau 6) liegen und deren Sprachkompetenzvermerk</u></p>	<p>a) <u>Begründung</u> Der COVID-19-Ausbruch hat zu drastischen Reisebeschränkungen und zu Grenzsicherungen zwischen den meisten Staaten geführt. Daher sind Piloten und Fluglotsen nicht in der Lage, rechtzeitig Zugang zu einer Prüfung zu erhalten, um ihre Sprachkenntnisse aufrechtzuerhalten. Dies hätte den Ablauf der Gültigkeit ihres Sprachkompetenzvermerks zur Folge.</p>	<p>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen werden die Abweichungen automatisch auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2018/1139 anerkannt. Hinsichtlich der Anerkennung</p>

	<p>Sprache auf einem Niveau zu sprechen und zu verstehen, das in den in Anlage 1 genannten Anforderungen an die Sprachkompetenz festgelegt ist.</p> <p>1.2.9.1 Ab dem 3. November 2022 müssen Piloten von Flugzeugen, Luftschiffen, Hubschraubern und von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, sowie Fernpiloten von Flugzeugen, Luftschiffen, Segelflugzeugen, Drehflüglern, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und von Freiballonen sowie Fluglotsen und Betreiber von Bodenfunkstellen ihre Fähigkeit nachweisen, die für die Sprechfunktommunikation verwendete Sprache auf einem Niveau zu sprechen und zu verstehen, das in den in Anlage 1 genannten Anforderungen an die Sprachkompetenz festgelegt ist.</p> <p>1.2.9.2 <i>Empfehlung — Flugingenieure und Piloten von Segelflugzeugen und Freiballonen sollten die Fähigkeit haben, die für die Sprechfunktommunikation verwendete Sprache zu sprechen und zu verstehen.</i></p> <p>1.2.9.3 Flugnavigatoren, die an Bord eines Luftfahrzeugs den Sprechfunk benutzen müssen, müssen ihre Fähigkeit nachweisen die für die Sprechfunktommunikation verwendete Sprache zu sprechen und zu verstehen.</p>	<p><u>abläuft, wird um 8 Monate verlängert.</u></p> <p>Das von [dem Staat] vorgeschriebene förmliche Bewertungsintervall der Sprachkenntnisse von Fluglotsen, deren Sprachkompetenzvermerk abläuft, wird um 4 Monate verlängert.</p> <p><u>Besteht gegen Ende der Verlängerung der Grund für die Ausnahmeregelung weiterhin, kann die Gültigkeitsdauer nochmals um einen Zeitraum von bis zu 4 Monaten verlängert werden.</u></p>	<p>b) Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen</p> <p>[Der Staat] verlangt Folgendes:</p> <p>Piloten mit einem gültigen Sprachkompetenzvermerk erhalten eine Unterweisung von einem Lehrberechtigten, der über die einschlägigen Lehrberechtigungen verfügt, zur Auffrischung des Kompetenzniveaus, das benötigt wird, um die für die Sprechfunktommunikation verwendete Sprache so zu sprechen und zu verstehen, dass ein sicherer Betrieb gewährleistet ist.</p> <p>Nach erfolgreicher Absolvierung des Briefings wird das neue Gültigkeitsdatum in die Lizenz eingetragen oder ein von [dem Staat] ausgestellttes amtliches Dokument mit dem neuen Gültigkeitsdatum wird der Lizenz hinzugefügt.</p> <p>Bei Fluglotsen, die über einen gültigen Sprachkompetenzvermerk verfügen, stellen die Flugsicherungsorganisationen im Falle der Nichtverfügbarkeit einer Sprachprüfstelle sicher, dass Sprachkenntnisse durch andere Mittel, z. B. Online-Kurse, gewährleistet werden.</p>	<p>oder Akzeptanz der Gültigkeit der von Drittländern ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.</p>
--	--	---	---	--

	<p><i>1.2.9.4 Empfehlung — Flugnavigatoren, die an Bord eines Luftfahrzeugs den Sprechfunk benutzen müssen, müssen ihre Fähigkeit nachweisen die für die Sprechfunkkommunikation verwendete Sprache auf einem Niveau zu sprechen und zu verstehen, das in den in Anlage 1 genannten Anforderungen an die Sprachkompetenz festgelegt ist.</i></p> <p>1.2.9.5 Bis zum 2. November 2022 müssen die Sprachkenntnisse von Piloten von Flugzeugen, Luftschiffen, Hubschraubern und von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit sowie von Fluglotsen und Betreibern von Bodenfunktstellen, deren Sprachkompetenz unter dem Expertenniveau (Niveau 6) liegt, regelmäßig entsprechend dem jeweils individuell nachgewiesenen Niveau förmlich bewertet werden.</p> <p>1.2.9.5 Bis zum 3. November 2022 müssen die Sprachkenntnisse von Piloten von Flugzeugen, Luftschiffen, Hubschraubern und von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, sowie von Fernpiloten von Flugzeugen, Luftschiffen, Segelflugzeugen, Drehflüglern, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und von Freiballonen sowie von Fluglotsen und Betreibern von Bodenfunktstellen, deren Sprachkompetenz unter dem Expertenniveau (Niveau 6) liegt,</p>			
--	---	--	--	--

	<p>regelmäßig entsprechend dem jeweils individuell nachgewiesenen Niveau förmlich bewertet werden.</p> <p>1.2.9.6 Empfehlung — Bis zum 2. November 2022 müssen die Sprachkenntnisse von Piloten von Flugzeugen, Luftschiffen, Hubschraubern und von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit sowie von Flugnavigatoren, die an Bord eines Luftfahrzeugs Sprechfunk benutzen müssen, sowie von Fluglotsen und Betreibern von Bodenfunkstellen, deren Sprachkompetenz unter dem Expertenniveau (Niveau 6) liegt, regelmäßig entsprechend dem jeweils individuell nachgewiesenen Niveau förmlich wie folgt bewertet werden:</p> <p>2022 sollten die Sprachkenntnisse von Piloten von Flugzeugen, Luftschiffen, Hubschraubern und von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit sowie von Flugnavigatoren, die an Bord eines Luftfahrzeugs Sprechfunk benutzen müssen, sowie von Fluglotsen und Betreibern von Bodenfunkstellen, deren Sprachkompetenz unter dem Expertenniveau (Niveau 6) liegt, regelmäßig entsprechend dem jeweils individuell nachgewiesenen Niveau förmlich wie folgt bewertet werden:</p> <p>a) Diejenigen, die Sprachkenntnisse auf Betriebsniveau (Niveau 4) vorweisen, sollten mindestens alle drei Jahre bewertet werden,</p>			
--	--	--	--	--

	<p>und b) diejenigen, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau (Niveau 5) vorweisen, sollten mindestens alle sechs Jahre bewertet werden.</p> <p>Anmerkung 1 — Antragsteller, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau nachweisen, d. h. Muttersprachler und Nichtmuttersprachler mit sehr guten Sprachkenntnissen mit einem für internationale Luftfahrtkreise verständlichen Dialekt oder Akzent müssen nicht förmlich bewertet werden.</p> <p>Anmerkung 2 — Die Bestimmungen von Nummer 1.2.9 beziehen sich auf Anhang 10 Band II Kapitel 5, demzufolge es sich bei der für die Sprechfunkkommunikation benutzten Sprache um die Sprache handeln kann, die in der Regel von der Bodenstelle verwendet wird, oder um Englisch.</p> <p>In der Praxis wird es daher Situationen geben, in denen die Flugbesatzungsmitglieder nur die Sprache sprechen müssen, die in der Regel von der Bodenstelle verwendet wird.</p> <p>1.2.9.6 Empfehlung — Ab dem 3. November 2022 müssen die Sprachkenntnisse von Piloten von Flugzeugen, Luftschiffen, Hubschraubern und von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit sowie von Fernpiloten von Flugzeugen, Luftschiffen,</p>			
--	---	--	--	--

	<p>Segelflugzeugen, Drehflüglern, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und von Freiballonen sowie von Fluglotsen und Betreibern von Bodenfunkstellen, deren Sprachkompetenz unter dem Expertenniveau (Niveau 6) liegt, regelmäßig entsprechend dem jeweils individuell nachgewiesenen Niveau förmlich wie folgt bewertet werden:</p> <p>a) Diejenigen, die Sprachkenntnisse auf Betriebsniveau (Niveau 4) vorweisen, sollten mindestens alle drei Jahre bewertet werden,</p> <p>und</p> <p>b) diejenigen, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau (Niveau 5) vorweisen, sollten mindestens alle sechs Jahre bewertet werden.</p> <p>Anmerkung 1 — Antragsteller, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau nachweisen, d. h. Muttersprachler und Nichtmuttersprachler mit sehr guten Sprachkenntnissen mit einem für internationale Luftfahrkreise verständlichen Dialekt oder Akzent müssen nicht förmlich bewertet werden.</p> <p>Anmerkung 2 — Die Bestimmungen von Nummer 1.2.9 beziehen sich auf Anhang 10 Band II Kapitel 5, demzufolge es sich bei der für die Sprechfunktionskommunikation benutzten Sprache um die Sprache handeln kann, die in der Regel von der Bodenstelle</p>		
--	---	--	--

	<p>verwendet wird, oder um Englisch. Die Sprechfunkkommunikation kann in der Regel in der Sprache erfolgen, die von der Bodenstelle verwendet wird, oder in Englisch. In der Praxis wird es daher Situationen geben, in denen die Flugbesatzungsmitglieder oder die Besatzungsmitglieder ferngesteuerter Flüge nur die Sprache sprechen müssen, die in der Regel von der Bodenstelle verwendet wird.</p>			
<p><u>Anhang 1 - 4.2.2</u></p>	<p>4.2.2.2 Die Rechte des Inhabers einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal nach Nummer 4.2.2.1 dürfen nur unter folgenden Bedingungen ausgeübt werden:</p> <p>c) innerhalb der vorangegangenen 24 Monate war der Lizenzinhaber entweder im Bereich Inspektion, Wartung oder Instandhaltung von Luftfahrzeugen oder Komponenten entsprechend den mit seiner Lizenz verbundenen Rechten tätig, wobei diese Lizenz nicht älter als 6 Monate sein darf, oder erfüllt die Bestimmungen für die Erteilung einer Lizenz mit den entsprechenden Rechten zur Zufriedenheit der Genehmigungsbehörde</p>	<p>Der „vorangegangene“ Zeitraum wird von [dem Staat] um 6 Monate verlängert, d. h. der vorausgegangene Zeitraum beträgt insgesamt 30 Monate. Die fortlaufende Flugerfahrung von sechs Monaten bleibt unverändert.</p>	<p>Begründung Der COVID-19-Ausbruch hat zu drastischen Reisebeschränkungen geführt. Lokale Beschränkungen können dazu führen, dass zugelassene Organisationen und qualifiziertes Personal die Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung ihrer Zertifizierungen oder Rechte innerhalb der vorgesehenen Fristen nicht nachweisen können. Bedingungen/Minderungsmaßnahmen [Der Staat] verlangt, dass, wenn das freigabeberechtigte Personal für einen zugelassenen Instandhaltungsbetrieb arbeitet, dieser Betrieb diese Verlängerung auf die Anforderungen an die fortlaufende Erfahrung seines freigabeberechtigten Personals anwenden kann, sofern der zugelassene Betrieb nicht von Aussetzungen,</p>	<p>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen werden die Abweichungen automatisch auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2018/1139 anerkannt. Hinsichtlich der Anerkennung oder Akzeptanz der Gültigkeit der von Drittländern ausgestellten Zertifizierungen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und</p>

		<p>Widerrufen oder Beschränkungen betroffen ist oder innerhalb der vorangegangenen 24 Monate nicht von der zuständigen Behörde suspendiert wurde.</p> <p>Darüber hinaus sieht Anhang III (Teil-66) Punkt 66.B.500 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 zusätzliche Risikominderungsmaßnahmen vor, wonach die zuständige Behörde die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal aussetzen, beschränken oder widerrufen muss, wenn ein Sicherheitsproblem oder ein Fehlverhalten des Lizenzinhabers festgestellt wurde.</p>	<p>von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.</p>
--	--	--	---