



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 2. Juli 2020
(OR. en)

8916/20

Interinstitutionelles Dossier:
2020/0120 (NLE)

ICAO 17
AVIATION 130
RELEX 460

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: Im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Hinblick auf die Notifizierung der durch die vorübergehenden Massnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie bedingten Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt zu vertretender Standpunkt

IM NAMEN DER EUROPÄISCHEN UNION
IN DER INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRT-ORGANISATION
IM HINBLICK AUF DIE NOTIFIZIERUNG
DER DURCH DIE VORÜBERGEHENDEN MASSNAHMEN
IM ZUSAMMENHANG MIT DER COVID-19-PANDEMIE BEDINGTEN ABWEICHUNGEN
VON DEN ANHÄNGEN 1 UND 6
DES ABKOMMENS ÜBER DIE INTERNATIONALE ZIVILLUFTFAHRT
ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

1. ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Der Standpunkt, der im Namen der Union als Reaktion auf das Rundschreiben AN 11/55 - 20/50 der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) 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 über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden "Abkommen von Chicago") zu notifizieren, wie sie in dem diesem Standpunkt angefügten Formular dargelegt und von jedem notifizierenden Mitgliedstaat entsprechend der nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ gewährten individuellen Ausnahmen erläutert werden.

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. EU L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

2. DETAILLIERTE ERLÄUTERUNG

Die zu notifizierenden Abweichungen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt und werden von jedem notifizierenden Mitgliedstaat entsprechend der nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 gewährten individuellen Ausnahmen näher erläutert.

FORMULAR FÜR DIE COVID-19-NOTIFIZIERUNG VORÜBERGEHENDER ABWEICHUNGEN

Auf der Grundlage des ICAO-Rundschreibens AN 11/55 -20/50 wurde das Teilsystem „COVID-19 Contingency-Related Differences“ (CCRDs) 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 Risikominderungsmaßnahmen angesichts der COVID-19-Pandemie ergeben können.

Was?

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

Warum?

Dies ist notwendig, um die Staaten darin zu unterstützen, ihren Pflichten nach den Artikeln 38, 39 und 40 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden "Abkommen von Chicago") nachzukommen, damit der internationale Flugbetrieb auch dann durchgeführt werden kann, wenn die Zeugnisse und Lizenzen von den Mindestvorgaben der in den Anhängen des Abkommens von Chicago 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.

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 Zeugnisse 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 I 1.2.4.4.1</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>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.</p>	<p>Die Gültigkeitsdauern der von [dem Staat] ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse der Klassen 1 und 3 wird um 4 Monate verlängert.</p>	<p>a) Begründung</p> <p>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 einem Zeugnis 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 der COVID-19-Pandemie in ihrem Staat zu unterstützen. Dies hätte den Ablauf der Gültigkeit der besagten Zeugnisse zur Folge.</p> <p>b) Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen</p> <p>[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>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnissen 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 Zeugnissen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen (im Zusammenhang mit COVID-19) betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission 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. EU L 133 vom 6.5.2014, S. 12).

<p>Anhang I 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>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.</p> <p>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.</p>	<p>Die Gültigkeitsdauer der von [dem Staat] ausgestellten Lizenzen wird um 4 Monate verlängert.</p> <p>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.</p> <p>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:</p>	<p>a) Begründung</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Inhaber einer Fluglotsenlizenz haben Probleme beim Zugang zu synthetischen Übungsgeräten, an denen sie fristgerecht ihre Fortbildungen bzw. Beurteilungen absolvieren könnten.</p>
-------------------------------	--	--	--

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.

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.

Anmerkung 3 — Bis zum 2. November 2022 können Flugbesatzungsmitglieder, soweit der Eintragsstaat dies für durchführbar hält, ihre fortdauernde Kompetenz in von diesem Staat zugelassenen FSTD nachweisen.

b) Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen

[Der Staat] verlangt:

1) Lizenzinhaber, die vor der Anwendung der Ausnahmeregelung über eine gültige Lizenz verfügen 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 Masters verfügen. Diese Beurteilung muss klassen- oderusterspezifische anormale Verfahren und Notverfahren umfassen.

Nach erfolgreicher Absolvierung der Auffrischungsschulung und der Beurteilung wird das neue Gültigkeitsdatum in die Lizenz eingetragen oder ein von [dem Staat] ausgestelltes amtliches Dokument mit dem neuen Gültigkeitsdatum wird der Lizenz hinzugefügt.

<p>Anmerkung 3 — Ab dem 3. November 2022 können Mitglieder der Flugbesatzung und der Besatzung ferngesteuerter Flüge, soweit der Eintragungsstaat oder die Genehmigungsbehörde des Betreiberstaats dies für durchführbar hält, ihre fortdauernde Kompetenz in von diesem Staat zugelassenen FSTD nachweisen.</p> <p>Anmerkung 4 — Siehe Handbuch zu den Kriterien für die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten (Dok. 9625).</p> <p>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).</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. musterspezifische anormale 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>Anhang 6 Teil I 9.4.1.1</p>	<p>9.4 Qualifikationen</p> <p>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 nationalen Systems für die Lizenzierung von Personal (Dok. 9379).</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>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) 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>a) Begründung</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</p> <p>[Der Staat] fordert Folgendes:</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>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnissen 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 Zeugnissen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen (im Zusammenhang mit COVID-19) betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.</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>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>Zur Minimierung der festgestellten Risiken müssen geeignete Risikominderungsmaßnahmen 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>	
--	--	--	--	--

Anhang 6 Teil I 9.4.2.1	<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> <ul style="list-style-type: none"> a) als verantwortlicher Pilot, Kopilot oder Pilot zur Ablösung im Reiseflug auf demselben Flugzeugmuster tätig war oder b) eine flugtechnische Auffrischungsschulung einschließlich 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. 	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>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. 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>Anmerkung 1 – Flugsimulationsübungsgeräte, die vom Betreiberstaat genehmigt wurden, können für die Teile der Überprüfungen verwendet werden, für die sie ausdrücklich zugelassen sind.</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] 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: Die COVID-19-Pandemie hat zu drastischen Reisebeschränkungen geführt. Die Schließung der Grenzen zwischen den meisten EU-Mitgliedstaaten 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</p> <p>[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>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnissen 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 Zeugnissen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen (im Zusammenhang mit COVID-19) betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.</p>
--	---	---	--	---

Anhang 6 Teil 2 3.9.4.2	Anmerkung 2 – Siehe Handbuch zu den Kriterien für die Qualifikation von Flugsimulations-übungsgeräten (Dok. 9625). 3.9.4.2 Fortlaufende Flugerfahrung — verantwortlicher Pilot 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.	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.		
Anhang 6 Teil 2 3.9.4.3	3.9.4.3 Fortlaufende Flugerfahrung — Kopilot 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.	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>Anhang 6 Teil 3 7.4.1.1</p>	<p>7.4 Qualifikationen</p> <p>Anmerkung — Anleitungen allgemeiner Art zur Unterschiedsqualifikation (Cross Crew Qualification), zur Steuerung unterschiedlicher Luftfahrzeugmuster oder Varianten einer Flotte (Mixed Fleet Flying) und zur Anrechnung von Flug erfahrung (Cross Credit) finden Sie im Verfahrenshandbuch für die Einrichtung und Verwaltung eines nationalen Systems für die Lizenzierung von Personal (Dok. 9379).</p> <p>7.4.1 Fortlaufende Flug erfahrung – 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>Entfällt.</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 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>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 um einen Zeitraum von bis zu 4 Monaten verlängert werden.</p>	<p>a) Begründung</p> <p>Die COVID-19-Pandemie hat zu drastischen Reisebeschränkungen geführt. Die Schließung der Grenzen zwischen den meisten EU-Mitgliedstaaten hat die Betreiber in ihren Möglichkeiten eingeschränkt, die Kompetenz der Piloten zweimal jährlich in einem Flugsimulator zu überprüfen.</p> <p>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</p> <p>[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>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnissen 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 Zeugnissen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen (im Zusammenhang mit COVID-19) betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.</p>
--	---	---	---	---

	<p>Anmerkung 1 — Flug-simulationsübungsgeräte, die vom Betreiberstaat genehmigt wurden, können für die Teile der Überprüfungen verwendet werden, für die sie ausdrücklich zugelassen sind.</p> <p>Anmerkung 2 — Siehe Handbuch zu den Kriterien für die Qualifikation von Flugsimulations-übungsgeräten (Dok. 9625) Band II — Hubschrauber</p>			
--	--	--	--	--

Anhang I	<p>1.2.9 Sprachkenntnisse</p> <p>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 Sprechfunktionskommunikation verwendete Sprache auf einem Niveau zu sprechen und zu verstehen, das in den in Anlage I 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 Sprechfunktionskommunikation verwendete Sprache auf einem Niveau zu sprechen und zu verstehen, das in den in Anlage I genannten Anforderungen an die Sprachkompetenz festgelegt ist.</p>	<p>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 abläuft, wird um 8 Monate verlängert.</p> <p>Das von [dem Staat] vorgeschriebene förmliche Bewertungsintervall der Sprachkenntnisse von Fluglotsen, deren Sprachkompetenzvermerk abläuft, wird um 4 Monate verlängert.</p> <p>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.</p>	<p>a) Begründung</p> <p>Der COVID-19-Pandemie hat zu drastischen Reisebeschränkungen und zu Grenzschließungen zwischen den meisten Staaten geführt.</p> <p>Daher sind Piloten und Fluglotsen nicht in der Lage, rechtzeitig Zugang zu einer Prüfung zu erhalten, um ihre Sprachkenntnisse aufrechtzuerhalten.</p> <p>Dies hätte den Ablauf der Gültigkeit ihres Sprachkompetenzvermerks zur Folge.</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 Sprechfunktionskommunikation verwendete Sprache so zu sprechen und zu verstehen, dass ein sicherer Betrieb gewährleistet ist.</p>	<p>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnissen 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 Zeugnissen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen (im Zusammenhang mit COVID-19) betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.</p>
----------	--	--	---	---

1.2.9.2 Empfehlung — Flugingenieure und Piloten von Segelflugzeugen und Freiballonen sollten die Fähigkeit haben, die für die Sprechfunkkommunikation verwendete Sprache zu sprechen und zu verstehen.

1.2.9.3 Flugnavigatoren, die an Bord eines Luftfahrzeugs den Sprechfunk benutzen müssen, müssen ihre Fähigkeit nachweisen die für die Sprechfunkkommunikation verwendete Sprache zu sprechen und zu verstehen.

1.2.9.4 Empfehlung — Flugnavigatoren, die an Bord eines Luftfahrzeugs den Sprechfunk benutzen müssen, sollten 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.

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.

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.

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 Bodenfunkstellen, deren Sprachkompetenz unter dem Expertenniveau (Niveau 6) liegt, regelmäßig entsprechend dem jeweils individuell nachgewiesenen Niveau förmlich bewertet werden.

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 Bodenfunkstellen, deren Sprachkompetenz unter dem Expertenniveau (Niveau 6) liegt, regelmäßig entsprechend dem jeweils individuell nachgewiesenen Niveau förmlich bewertet werden.

1.2.9.6 Empfehlung — Bis zum 2. November 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:

- a) Diejenigen, die Sprachkenntnisse auf Betriebsniveau (Niveau 4) vorweisen, sollten mindestens alle drei Jahre bewertet werden, und
- b) diejenigen, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau (Niveau 5) vorweisen, sollten mindestens alle sechs Jahre bewertet werden.

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.

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 Sprechfunktion benutzten Sprache um die Sprache handeln kann, die in der Regel von der Bodenstelle verwendet wird, oder um Englisch. 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.

1.2.9.6 Empfehlung — Ab dem 3. November 2022 sollten 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 Bodenfunkstellen, deren Sprachkompetenz unter dem Expertenniveau (Niveau 6) liegt, regelmäßig entsprechend dem jeweils individuell nachgewiesenen Niveau förmlich wie folgt bewertet werden:

- a) Diejenigen, die Sprachkenntnisse auf Betriebsniveau (Niveau 4) vorweisen, sollten mindestens alle drei Jahre bewertet werden, und
- b) diejenigen, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau (Niveau 5) vorweisen, sollten mindestens alle sechs Jahre bewertet werden.

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.

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 verwendet wird, oder um 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.

Anhang I 4.2.2	<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 ausgetübt 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 Flugertätigkeit von sechs Monaten bleibt unverändert.</p>	<p>a) Begründung</p> <p>Die COVID-19-Pandemie hat zu drastischen Reisebeschränkungen geführt. Lokale Beschränkungen können dazu führen, dass zugelassene Organisationen und qualifiziertes Personal die Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung ihrer Zeugnisse oder Rechte innerhalb der vorgesehenen Fristen nicht nachweisen können.</p> <p>b) Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen</p> <p>[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, Widerrufen oder Beschränkungen betroffen ist oder innerhalb der vorangegangenen 24 Monate nicht von der zuständigen Behörde suspendiert wurde.</p>	<p>Bei den von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnissen 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 Zeugnissen und Lizenzen, die von den besonderen vorübergehenden Maßnahmen (im Zusammenhang mit COVID-19) betroffen sind, gilt die Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.</p>
-------------------	---	--	---	---

			<p>Darüber hinaus sieht Anhang III (Teil-66) Punkt 66.B.500 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission¹ 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>
--	--	--	---

¹ 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. EU L 362 vom 17.12.2014, S. 1).