



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 4. September 2020
(OR. en)

11004/19

Interinstitutionelles Dossier:
2019/0066 (NLE)

AVIATION 145
RELEX 686
USA 57

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: Standpunkt, der im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Bilateralen Aufsichtsgremium im Namen der Europäischen Union in Bezug auf die Annahme des Beschlusses des Bilateralen Aufsichtsgremiums zur Annahme des Anhangs 3 des Abkommens zu vertreten ist

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

BESCHLUSS Nr. 0010

Unter Hinweis darauf, dass mit Änderung 1 zum Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt (im Folgenden "Abkommen") der Anwendungsbereich von Artikel 2 Absatz B des Abkommens erweitert wurde, unter anderem um die Lizenzierung und Ausbildung von Luftfahrtpersonal,

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

Hat das Aufsichtsgremium folgenden Beschluss gefasst:

- (1) Der diesem Beschluss in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer und ungarischer Sprache beigefügte Anhang 3 des Abkommens (Erteilung von Pilotenlizenzen) wird angenommen. Im Fall unterschiedlicher Auslegung der verschiedenen Sprachfassungen ist der englische Wortlaut maßgebend.
- (2) Die von den Vertretern der Vertragsparteien zu unterzeichnende gemeinsame Erklärung über die Festlegung des authentischen Textes der kroatischen Sprachfassung von Anhang 3 wird zur Kenntnis genommen.

- (3) Anhang 3 des Abkommens (Erteilung von Pilotenlizenzen) tritt am Tag der letzten der folgenden Unterschriften in Kraft.

Für das Bilaterale Aufsichtsgremium:

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA

EUROPÄISCHE KOMMISSION
EUROPÄISCHE UNION

UNTER-
ZEICHNET
VON:

UNTER-
ZEICHNET
VON:

TITEL: Associate Administrator for
Aviation Safety

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

DATUM:

DATUM:

ORT: Washington, DC

ORT: Brüssel, Belgien

ANHANG 3

ERTEILUNG VON PILOTENLIZENZEN

1. GEGENSTAND UND ANWENDUNGSBEREICH

- 1.1 Die Parteien haben ihre jeweiligen Normen, Vorschriften, Praktiken und Verfahren zur Erteilung von Privatpilotenlizenzen, einschließlich Nachtflug- und Instrumentenflugberechtigungen für einmotorige (SEP) und mehrmotorige (MEP) Landflugzeuge mit Kolbenantrieb, aber ausgenommen Musterberechtigungen, bewertet und sind zu dem Schluss gekommen, dass sie ausreichend miteinander vereinbar sind, um die gegenseitige Anerkennung der Zulassungen und Feststellungen zu erlauben. In diesem Anhang werden die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsfeststellungen und Unterlagen sowie die Bereitstellung technischer Unterstützung bei der Erteilung von Privatpilotenlizenzen und der Überwachung der Einhaltung geregelt. Dieser Anhang ist nicht so auszulegen, dass dadurch die Handlungsbefugnis einer Partei gemäß Artikel 15 des Abkommens begrenzt wird.

- 1.2 In den Anwendungsbereich dieses Anhangs fallen die Teil-FCL-Privatpilotenlizenzen der EU, die Privatpilotenlizenzen der FAA und Privatpilotenrechte, die Teil anderer Teil-FCL-Lizenzen der EU und Pilotenlizenzen der FAA sind, sowie Nachtflug- und Instrumentenflugberechtigungen gemäß Anlage 1 zu diesem Anhang für SEP- und MEP-Landflugzeuge für den Flugbetrieb mit einem Piloten unter Ausschluss von Musterberechtigungen. Teil-FCL-Lizenzen der EU für Berufsflugzeugführer (CPL (A)) und Verkehrsflugzeugführer (ATPL (A)) enthalten Privatpilotenrechte. Die Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (MPL) umfasst nur dann Privatpilotenrechte, wenn diese in der Lizenz ausdrücklich bewilligt werden. Desgleichen enthalten die Berufspiloten- und Verkehrspilotenlizenzen der FAA Privatpilotenrechte. Diese Lizenzen sind für eine Umwandlung zu den Bedingungen dieses Anhangs zulässig, sofern die Privatpilotenrechte anwendbar sind.
- 1.3 Durch Entscheidung des Bilateralen Aufsichtsgremiums (im Folgenden "Aufsichtsgremium") nach Artikel 19 Absatz B des Abkommens kann der Anwendungsbereich dieses Anhangs geändert und auf andere Teil-FCL-Lizenzen der EU und Pilotenlizenzen der FAA, Berechtigungen und Luftfahrzeugkategorien erweitert werden.
- 1.4 Die Erweiterung des Anwendungsbereichs dieses Anhangs erfolgt nach einem entsprechenden Vertrauensbildungsprozess, der von den Technischen Organen durchgeführt wird.
- 1.5 Dieser Anhang gilt nicht für Pilotenlizenzen, die von einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 (im Folgenden "Chicagoer Abkommen") ausgestellt wurden und von der FAA oder einer Luftfahrtbehörde im Rahmen der Verfahren für die technische Durchführung – Erteilung von Lizenzen (im Folgenden "TIP-L") für gültig erklärt wurden.

1.6 Dieser Anhang schränkt nicht das Recht eines Inhabers einer von einer Luftfahrtbehörde erteilten Pilotenlizenz der FAA oder Teil-FCL-Lizenz der EU ein, die Anerkennung der Gültigkeit der Pilotenlizenz durch die andere Partei im Einklang mit den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften zu erlangen.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

2.1 Neben den Begriffsbestimmungen des Abkommens gelten in diesem Anhang folgende Begriffsbestimmungen:

- a) "Klassenberechtigung" bezeichnet
 - i) in Bezug auf eine Teil-FCL-Lizenz der EU eine mit einer Pilotenlizenz verbundene gültige Berechtigung. Die Inhaber einer SEP- und MEP-Klassenberechtigung sind berechtigt, als Pilot der in der Berechtigung angegebenen Luftfahrzeugklasse tätig zu sein, die in der auf der Website der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) veröffentlichten "List of Aeroplanes – Class and Type Ratings and Endorsement List" (Liste der Flugzeuge – Liste der Klassen- und Musterberechtigungen und Eintragungen) aufgeführt ist.
 - ii) in Bezug auf eine Pilotenlizenz der FAA eine Einstufung eines Luftfahrzeugs in eine Kategorie mit vergleichbaren Betriebseigenschaften wie in Titel 14 des Code of Federal Regulations (14 CFR) § 61.5 beschrieben (z. B. einmotorige und mehrmotorige Landflugzeuge).

- b) "Umwandlung" bezeichnet die Erteilung einer Teil-FCL-Lizenz der EU auf der Grundlage einer Pilotenlizenz der FAA oder die Erteilung einer Pilotenlizenz der FAA auf der Grundlage einer Teil-FCL-Lizenz der EU gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs.
- c) "Aktuelle Gültigkeit" bezeichnet die Anerkennung der Rechte aus einer Klassen- oder Musterberechtigung im Zusammenhang mit einer Pilotenlizenz der FAA, basierend auf der aktuellen Erfahrung des Lizenzinhabers. (14 CFR Teil 61 und Verordnung Nr. 1178/2011 der Kommission, Anhang III Abschnitt C).
- d) "Teil-FCL-Lizenz der EU" bezeichnet eine gültige Flugbesatzungslizenz, die den Anforderungen von Teil-FCL entspricht.
- e) "Pilotenlizenz der FAA" bezeichnet eine gültige Pilotenlizenz der Federal Aviation Administration, der den entsprechenden in 14 CFR Teil 61 vorgeschriebenen Anforderungen entspricht.
- f) "Flugprüfung" bezeichnet eine Beurteilung der fliegerischen Fähigkeiten durch einen zertifizierten Fluglehrer mit einer entsprechenden Prüfbefugnis der FAA.

- g) "Instrumentenflugberechtigung" bezeichnet
- i) in Bezug auf eine Teil-FCL-Instrumentenflugberechtigung der EU eine gültige Berechtigung im Zusammenhang mit einer Teil-FCL-Lizenz der EU für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) oder unter Wetterbedingungen, die nicht die Mindestanforderungen nach den Sichtflugregeln (VFR) erfüllen, und beschränkt auf den Betrieb von einmotorigen oder mehrmotorigen Luftfahrzeugen bzw. im Falle einer Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (MPL) zusätzlich beschränkt auf Flüge mit mehrköpfigen Flugbesatzungen.
 - ii) in Bezug auf eine Instrumentenflugberechtigung der FAA eine gültige Berechtigung im Zusammenhang mit einer Pilotenlizenz der FAA vorbehaltlich der Anforderungen an die aktuelle Gültigkeit und die Luftfahrzeugklasse für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) oder unter Wetterbedingungen, die nicht die Mindestanforderungen nach den Sichtflugregeln (VFR) erfüllen.
- h) "Nachtflugberechtigung" bezeichnet eine Berechtigung im Rahmen einer Teil-FCL-Lizenz der EU, die der Privatpilotenlizenz die Rechte verleiht, nachts Flüge zu den Bedingungen der VFR durchzuführen. Die Nachtflugberechtigung wird ohne Ablaufdatum erteilt.
- i) "Praktische Prüfung" bezeichnet der Nachweis der Befähigung für die Erteilung einer Lizenz oder Berechtigung, gegebenenfalls einschließlich einer entsprechenden mündlichen Prüfung, gemäß Anhang I der Verordnung Nr. 1178/2011 der Kommission (Teil-FCL).

- j) "Besondere Bedingungen" bezeichnet die Anforderungen, die nach einem Vergleich der betreffenden Regulierungssysteme für Lizenzen beider Systemen nicht gemeinsam sind und die so bedeutsam sind, dass sie in diesem Anhang behandelt werden müssen. Die Liste der besonderen Bedingungen befindet sich in der Anlage 1 zu diesem Anhang.
- k) "Musterberechtigung" bezeichnet
- i) in Bezug auf eine Teil-FCL-Lizenz der EU eine mit einer Pilotenlizenz verbundene Berechtigung. Der Inhaber einer Musterberechtigung ist berechtigt, auf allen in der Berechtigung genannten Luftfahrzeugmustern gemäß der EASA-Liste der Musterberechtigungen und Lizenzeintragungen für Flugbesatzungen, ausgenommen Hubschrauber, als Pilot tätig zu sein.
 - ii) in Bezug auf eine Pilotenlizenz der FAA die mit einer Pilotenlizenz der FAA verbundene Berechtigung für jedes große Luftfahrzeug (ausgenommen Luftfahrzeuge leichter als Luft), Strahlflugzeug oder sonstige Luftfahrzeug, die vom FAA Administrator über Musterzulassungsverfahren festgelegt wird, für die ein Pilot über bestimmte luftfahrttechnische Kenntnisse und -erfahrungen verfügen und Prüfungsanforderungen erfüllen muss, um als verantwortlicher Luftfahrzeugführer tätig sein zu können.
- l) "Gültig" bezeichnet
- i) in Bezug auf eine Pilotenlizenz der FAA oder eine Teil-FCL-Lizenz der EU, dass diese Lizenz nicht zurückgegeben, ausgesetzt oder widerrufen wurde oder abgelaufen ist.

- ii) in Bezug auf eine Teil-FCL-Berechtigung der EU, dass die Gültigkeitsdauer der Berechtigung nicht abgelaufen ist. Die Gültigkeitsdauer ist auf der Pilotenlizenz angegeben.

3. GEMEINSAMES KOORDINIERUNGSGREMIUM FÜR DAS FLIEGENDE PERSONAL

3.1 Zusammensetzung

3.1.1 Es wird ein gemeinsames Koordinierungsgremium für das fliegende Personal (im Folgenden "JACB" – Joint Aircrew Coordination Board) unter der gemeinsamen Führung der für Flugnormen verantwortlichen Exekutivdirektoren von EASA und FAA eingesetzt, das dem Aufsichtsgremium rechenschaftspflichtig ist. Dem JACB gehören von Seiten jedes Technischen Organs die für die Erteilung von Pilotenlizenzen und für Qualitätsmanagementsysteme bzw. Managementsysteme zuständigen Vertreter an.

3.1.2 Die gemeinsame Führung kann zusätzliche Teilnehmer zum JACB einladen, um die Erfüllung der Zielsetzungen dieses Anhangs zu unterstützen.

3.2 Mandat

3.2.1 Das JACB tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um die wirksame Anwendung dieses Anhangs zu gewährleisten. Zu seinen Aufgaben zählen:

- a) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung der TIP-L, einschließlich Kooperation, Hilfe, Austausch von Informationen, sowie Maßnahmen im Hinblick auf ein fortgesetztes Vertrauen für Prozesse nach diesem Anhang;

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

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

4. DURCHFÜHRUNG

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

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

- 4.7 Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden
- 4.7.1 überprüfen bzw. bestätigen einander auf Antrag der FAA oder einer Luftfahrtbehörde, die eine Teil-FCL-Lizenz der EU bzw. eine Pilotenlizenz der FAA gemäß diesem Anhang ausstellen, die Echtheit des Originals der Teil-FCL-Lizenz der EU, des Originals der Pilotenlizenz der FAA bzw. der Berechtigung und
- 4.7.2 liefern in der vom JACB vorgegebenen Form und Weise sowie gemäß dem vom JACB vorgegebenen Zeitplan statistische Daten zu Teil-FCL-Lizenzen der EU und Pilotenlizenzen der FAA sowie zu Berechtigungen, die gemäß diesem Anhang erteilt worden sind.
- 4.8 Das Technische Organ oder gegebenenfalls eine Luftfahrtbehörde jeder Partei leistet zur Förderung des Ziels dieses Anhangs bei Bedarfsfall auf Antrag und in beiderseitigem Einvernehmen technische Unterstützung bei der Erteilung von Pilotenlizenzen für das Technische Organ oder gegebenenfalls eine Luftfahrtbehörde der anderen Partei. Das Technische Organ bzw. eine Luftfahrtbehörde kann eine solche technische Unterstützung mangels verfügbarer Ressourcen ablehnen.

4.9 Änderungen bzw. Neufassungen der Zivilluftfahrt-Organisation, Gesetze, Vorschriften, Verfahren, Strategien oder Normen, einschließlich jener, die die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden betreffen, durch die Parteien können sich auf die Grundlage für die Ausführung dieses Anhangs auswirken. Daher unterrichten die Parteien einander durch die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden zum frühestmöglichen Zeitpunkt über Pläne für solche Änderungen und erörtern, in welchem Umfang diese geplanten Änderungen die Grundlage dieses Anhangs berühren. Führen Konsultationen gemäß Artikel 15 Absatz C des Abkommens zur Vereinbarung einer Änderung dieses Anhangs, so sind die Parteien bestrebt, sicherzustellen, dass diese Änderung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens oder der Durchführung der Änderung, die diese Änderung des Anhangs veranlasst hat, oder so rasch wie möglich nach diesem Zeitpunkt in Kraft tritt.

5. MITTEILUNGEN UND ZUSAMMENARBEIT

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

5.2 Alle Mitteilungen zwischen den Technischen Organen, einschließlich technischer Unterlagen, die zur Prüfung oder Zulassung gemäß diesem Anhang vorgelegt werden, sind in englischer Sprache abgefasst.

5.3 Alle in den Mitteilungen verwendeten Daten haben das Format TT MMM JJJJ, z. B. "05 MAI 2014".

5.4 In dringenden oder außergewöhnlichen Situationen setzen die in den TIP-L bestimmten Kontaktstellen der Technischen Organe und gegebenenfalls der Luftfahrtbehörden sich miteinander in Verbindung und stellen sicher, dass angemessene Sofortmaßnahmen ergriffen werden.

6. ANFORDERUNGEN AN DIE QUALIFIKATION FÜR DIE ANERKENNUNG DER KONFORMITÄTSFESTSTELLUNGEN

6.1 Grundanforderungen

6.2 Jedes Technische Organ und gegebenenfalls jede Luftfahrtbehörde weist gegenüber dem anderen Technischen Organ die Wirksamkeit ihrer jeweiligen Systeme für die Regulierungsaufsicht über Piloten nach. Sie weisen insbesondere wirksame und angemessene

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

- g) Aufsichtsprogramme und
- h) Befugnisse über der Regulierung unterliegende Inhaber von Teil-FCL-Lizenzen der EU oder Pilotenlizenzen der FAA nach.

6.2 Anfängliches Vertrauen

Jedes Technische Organ hat dem anderen Technischen Organ im Zuge von Aktivitäten zur anfänglichen Vertrauensbildung die Wirksamkeit seines jeweiligen Systems für die Regulierungsaufsicht über die Tätigkeiten gemäß diesem Anhang nachgewiesen. Die Technischen Organe haben einander außerdem die Wirksamkeit ihrer Qualitätskontrollen und Normungstätigkeiten, einschließlich der Prüfungen der Luftfahrtbehörden gemäß Absatz 6.3.1, nachgewiesen.

6.3 Fortgesetztes Vertrauen

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

- a) Die Technischen Organe werden insbesondere
 - i) berechtigt sein, als Beobachter an den Qualitäts- und Normungskontrollen der anderen Seite teilzunehmen,

- ii) dem anderen Technischen Organ die Berichte zu den Qualitäts- und Normungskontrollen nach diesem Anhang gemäß Festlegung in den TIP-L zur Verfügung stellen und
 - iii) einander gegebenenfalls bei der Lösung von bei Audits und Kontrollen aufgedeckten Problemen, die sich auf die Umsetzung dieses Anhangs auswirken, unterstützen.
- b) Die FAA und die Luftfahrtbehörden werden insbesondere:
- i) Qualitätsaudits und Normungskontrollen gemäß dem vorstehenden Absatz 6.3.1 Buchstabe a Ziffer i ermöglichen,
 - ii) relevante Sicherheitsinformationen und bekannte Beschränkungen teilen, die sich auf die Fähigkeit einer Luftfahrtbehörde bzw. eines Technischen Organs auswirken können, die geltenden internationalen Sicherheitsnormen oder Sicherheitsanforderungen nach dem Abkommen vollumfänglich zu erfüllen,
 - iii) vorbehaltlich der geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten die relevanten Berichte zur Erteilung von Pilotenlizenzen und Kontrollberichte, einschließlich umgesetzter Durchsetzungsmaßnahmen, zur Verfügung stellen und
 - iv) gegebenenfalls bei der Prüfung der in der Landessprache abgefassten internen Aufzeichnungen und Unterlagen in den Räumen der Luftfahrtbehörde bei der Übersetzung helfen.

- c) Die Technischen Organe unterrichten einander zum frühestmöglichen Zeitpunkt, falls ein Technisches Organ oder eine Luftfahrtbehörde nicht in der Lage ist, eine der Anforderungen in Absatz 6.3 zu erfüllen. Ist eines der Technischen Organe der Ansicht, dass die technische Kompetenz nicht mehr angemessen ist, so beraten die Technischen Organe miteinander und schlagen einen Aktionsplan einschließlich der erforderlichen Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel vor.
- d) Falls ein Technisches Organ oder eine Luftfahrtbehörde die Mängel nicht innerhalb des im Aktionsplan genannten zeitlichen Rahmens behebt, kann jedes Technische Organ die Angelegenheit dem JCAB übergeben.
- e) Beabsichtigt eine Partei, die Anerkennung der Feststellungen und Zulassungen eines Technischen Organs oder einer Luftfahrtbehörde auszusetzen, so unterrichtet sie unverzüglich die andere Partei gemäß Artikel 18 Absatz A des Abkommens darüber.

7. GEBÜHREN

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

Anlage 1

BESONDERE BEDINGUNGEN

1. Allgemeine Bedingungen
 - 1.1 Der Bewerber legt seinen Antrag auf Umwandlung einer Teil-FCL-Lizenz der EU oder einer Pilotenlizenz der FAA nach diesem Anhang in einer standardisierten Form und Weise gemäß den TIP-L vor.
 - 1.2 Der Antrag eines Inhabers einer eingeschränkten oder begrenzten Teil-FCL-Lizenz der EU oder Pilotenlizenz der FAA kann abgelehnt werden, wenn es in dem anderen System keine vergleichbare Einschränkung oder Begrenzung gibt.

2. Besondere Bedingungen der EU

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

2.1 Besondere Bedingungen der EU für die Erteilung einer Teil-FCL-Lizenz der EU für Flugzeuge (PPL(A)) und gegebenenfalls damit verbundener Klassen- und Nachtflugberechtigungen auf der Grundlage einer Pilotenlizenz der FAA

2.1.1 Der Bewerber muss nachweisen oder Belege dafür erbringen, dass er über die Sprachkenntnisse gemäß FCL.055 des Teil-FCL verfügt, sofern seine Pilotenlizenz der FAA nicht den Vermerk "English Proficient" (Englischkenntnisse) enthält. Der Vermerk "English Proficient" gilt als gleichwertig mit Englischkenntnissen des Niveaus 4, wie in den TIP-L näher dargelegt.

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

2.1.3 Der Bewerber muss bei einem nach Teil-FCL qualifizierten Prüfer eine praktische Prüfung gemäß den TIP-L ablegen.

2.1.4 Der Bewerber muss gegenüber dem Prüfer vor der praktischen Prüfung nachweisen, dass er in den 24 Kalendermonaten vor dem Monat der Antragstellung im ausreichenden Umfang die erforderlichen theoretischen Kenntnisse gemäß TIP-L erworben hat.

- 2.1.5 Der Bewerber um eine Teil-FCL-Nachtflugberechtigung muss nachweisen, dass er die Nachtfluganforderungen nach FCL.810 der Teil-FCL erfüllt. In der Ausbildung erworbene Nachtflugerfahrungen können gemäß den TIP-L angerechnet werden.
- 2.1.6 Der Bewerber um eine MEP-Klassenberechtigung für Flüge mit einem Piloten muss nachweisen, dass die Anforderungen für die Erteilung einer MEP-Klassenberechtigung für Landflugzeuge nach Teil-FCL Abschnitt H erfüllt sind. In diesem Fall ist die praktische Prüfung nach dem vorstehenden Absatz 2.1.3 in einem MEP-Landflugzeug zu absolvieren. Verfügt ein Bewerber bereits über eine Ausbildung und Flugerfahrung mit MEP-Landflugzeugen, können diese gemäß den TIP-L bei der Erfüllung der Anforderungen von Teil-FCL Abschnitt H angerechnet werden.
- 2.1.7 Eine Luftfahrtbehörde vermerkt nach der Umwandlung einer Pilotenlizenz der FAA gemäß diesem Anhang unter Punkt VIII (oder XIII) der Teil-FCL-Lizenz der EU: "PPL(A) nach dem EU-US-Abkommen erteilt".
- 2.2. Besondere Bedingungen der EU für die Erteilung einer Teil-FCL-Instrumentenflugberechtigung der EU für Flugzeuge (IR(A)) auf der Grundlage einer Instrumentenflugberechtigung der FAA.
- 2.2.1 Der Bewerber muss nachweisen oder Belege dafür erbringen, dass er über die Sprachkenntnisse gemäß FCL.055 des Teil-FCL verfügt, sofern seine Pilotenlizenz der FAA nicht den Vermerk "English Proficient" (Englischkenntnisse) enthält. Der Vermerk "English Proficient" gilt als gleichwertig mit Englischkenntnissen des Niveaus 4, wie in den TIP-L näher dargelegt.

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

- 2.2.6 Gemäß den Bestimmungen in den TIP-L muss ein Bewerber um eine Instrumentenflugberechtigung bei einer nach Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission zugelassenen Ausbildungsorganisation Eingewöhnungsflüge in einem EU-Mitgliedstaat absolviert haben, bevor die praktische IR(A)-Prüfung stattfindet. Der Bewerber ist von dieser Anforderung freigestellt, wenn er mindestens 50 Flugstunden nach IFR als verantwortlicher Flugzeugführer oder mindestens 10 Flugstunden nach IFR als verantwortlicher Flugzeugführer in einem EU-Mitgliedstaat oder einem anderen nach Artikel 129 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1-122) an der EASA beteiligten europäischen Staat absolviert hat.
- 2.2.7 Ein Bewerber, der eine Teil-FCL-Instrumentenflugberechtigung der EU auf der Grundlage dieses Anhangs erhalten hat, muss vor der Ausübung seiner Instrumentenflugberechtigung nach Teil-FCL CPL, MPL oder ATPL sämtliche theoretischen Prüfungen nach FCL.025 und FCL.615 IR von Teil-FCL abgelegt haben.

2.2.8 Ein Bewerber, der eine Teil-FCL-Instrumentenflugberechtigung der EU auf der Grundlage dieses Anhangs erhalten hat, muss sämtliche theoretischen Prüfungen nach FCL.025 der Teil-FCL abgelegt haben, bevor ihm diese für die IR(A) in einer anderen Luftfahrzeugkategorie nach FLC.035 der Teil-FCL voll und ganz angerechnet wird.

2.2.9 Eine Luftfahrtbehörde vermerkt nach der Umwandlung einer Pilotenlizenz der FAA gemäß diesem Anhang unter Punkt VIII (oder XIII) der Teil-FCL-Lizenz der EU: "PPL(A) / IR(A) nach dem EU-US-Abkommen erteilt".

3. Besondere Bedingungen der FAA

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

3.1 Besondere Bedingungen der FAA für die Erteilung einer Pilotenlizenz der FAA, Klassenberechtigung für die Luftfahrzeugklasse einmotoriges Landflugzeug und Klassenberechtigung für die Luftfahrzeugklasse mehrmotoriges Landflugzeug auf der Grundlage einer Teil-FCL-Lizenz der EU.

3.1.1 Der Bewerber muss die englische Sprache lesen, sprechen, schreiben und verstehen können. Englischkenntnisvermerke des Niveaus 4 oder höher für Teil-FCL werden als ausreichende Englischkenntnisse anerkannt.

3.1.2 Der Bewerber muss die Anforderungen des Tauglichkeitszeugnisses der FAA erfüllen, um die mit einer Pilotenlizenz der FAA verbundenen Rechte nach 14 CFR Teil 61 ausüben zu können.

- 3.1.3 Der Bewerber muss den erforderlichen Wissenstest gemäß den TIP-L in den 24 Kalendermonaten vor dem Monat der Antragstellung bestehen.
- 3.1.4 Der Bewerber muss bei einem von der FAA zertifizierten Fluglehrer, der über die entsprechende Befugnis der FAA verfügt, eine Flugprüfung nach den TIP-L ablegen.
- 3.1.5 Ein Bewerber um eine Berechtigung für mehrmotorige Landflugzeuge muss nachweisen, dass er die Anforderungen für die Erteilung einer Berechtigung für mehrmotorige Landflugzeuge gemäß 14 CFR Teil 61 erfüllt. Schulungen und Erfahrung mit MEP-Landflugzeugen können gemäß den TIP-L angerechnet werden.
- 3.2 Besondere Bedingungen der FAA für die Erteilung einer Instrumentenflugberechtigung der FAA auf der Grundlage einer FCL-Teil-Instrumentenflugberechtigung der EU.
- 3.2.1 Der Bewerber muss die englische Sprache lesen, sprechen, schreiben und verstehen können. Englischkenntnisvermerke des Niveaus 4 oder höher für Teil-FCL werden als ausreichende Englischkenntnisse anerkannt.
- 3.2.2 Der Bewerber muss die Anforderungen des Tauglichkeitszeugnisses der FAA erfüllen, um die mit einer Pilotenlizenz der FAA verbundenen Rechte nach 14 CFR Teil 61 ausüben zu können.

- 3.2.3 Gemäß den TIP-L muss ein Bewerber um eine Instrumentenflugberechtigung in den Vereinigten Staaten, einschließlich ihrer Territorien, bei einem von der FAA zertifizierten Fluglehrer Eingewöhnungsflüge absolviert haben, bevor die Befähigungsüberprüfung für den Instrumentenflug bei einem Prüfer stattfindet. Der Bewerber ist von dieser Anforderung freigestellt, wenn er mindestens 50 Flugstunden nach IFR als verantwortlicher Flugzeugführer oder mindestens 10 Flugstunden nach IFR als verantwortlicher Flugzeugführer in den Vereinigten Staaten, einschließlich ihrer Territorien, absolviert hat.
- 3.2.4 Der Bewerber muss eine Befähigungsüberprüfung für den Instrumentenflug bei einem Prüfer gemäß den TIP-L absolvieren.
- 3.2.5 Der Bewerber muss den erforderlichen Wissenstest gemäß den TIP-L in den 24 Kalendermonaten vor dem Monat der Antragstellung bestehen.
-

GEMEINSAME ERKLÄRUNG

Die Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union haben bestätigt, dass die kroatische Sprachfassung des Anhangs 3 zu dem am 30. Juni 2008 in Brüssel unterzeichneten Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt (im Folgenden "Abkommen") im Wege eines diplomatischen Notenwechsels zwischen den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union authentifiziert werden kann.

Zudem haben sie bestätigt, dass gemäß dem Abkommen im Fall unterschiedlicher Auslegungen der verschiedenen Sprachfassungen des Abkommens oder dessen Anhang 3 der englische Wortlaut maßgebend ist.

Diese Gemeinsame Erklärung ist Bestandteil des Abkommens.

Für die Vereinigten Staaten von Amerika

Für die Europäische Union
