Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 12. Juni 2020
(OR. en)

8797/20
ADD 1

Interinstitutionelles Dossier:
2020/0120 (NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	12. Juni 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 247 final - ANNEX
Betr.:	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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 247 final - ANNEX.

Anl.: COM(2020) 247 final - ANNEX

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

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

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

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.

Anhang 1 1.2.4.4.1	1.2.4.4.1 Die Gültigkeit einer flugmedizinischen Beurteilung kann im Ermessen der Genehmigungsbehörde um bis zu 45 Tage verlängert werden. *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.*	Die Gültigkeitsdauer der von [dem Staat] ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse der Klassen 1 und 3 wird um 4 Monate verlängert.	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. 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.	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. 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. .

[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).

				.
Anhang 1 1.2.5.1.2	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. *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.* *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.*	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)	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. b) Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen	

	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 Eintragungsstaat dies für durchführbar hält, ihre fortdauernde Kompetenz in von diesem Staat zugelassenen FSTD nachweisen.* *Anmerkung 3 – Ab dem 3. November 2022 können Mitglieder der Flugbesatzung und der Besatzung ferngesteuerter Flüge, soweit der*	für Piloten eingetragen sind, die Flugzeuge und Hubschrauber fliegen, ohne für einen Betreiber tätig zu sein. 3) In Fluglotsenlizenzen eingetragene Befugnisse („unit endorsements“).	[Der Staat] verlangt: 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- oder musterspezifische 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. 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	

	Eintragungsstaat oder die Genehmigungsbehörde des Betreiberstaats dies für durchführbar hält, ihre fortdauernde Kompetenz in von diesem Staat zugelassenen FSTD nachweisen. *Anmerkung 4 – Siehe Handbuch zu den Kriterien für die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten (Dok. 9625).* *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).*		bzw. Notverfahren umfassen. Nach erfolgreicher Absolvierung des Briefings wird das neue Gültigkeitsdatum in die Lizenz eingetragen oder ein von [dem Staat] ausgestelltes amtliches Dokument mit dem neuen Gültigkeitsdatum wird der Lizenz hinzugefügt. 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.	
Anhang 6 Teil 1 9.4.1.1	9.4 Qualifikationen *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*	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	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. b) Bedingungen / Risikominderungsmaßnahmen [Der Staat] fordert Folgendes:	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. Hinsichtlich der Anerkennung oder Akzeptanz der Gültigkeit

	nationalen Systems für die Lizenzierung von Personal (Dok. 9379). 9.4.1 Fortlaufende Flugerfahrung– verantwortlicher Pilot und Kopilot 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.	a) die Verringerung der Anzahl der erforderlichen Starts, Anflüge und Landungen oder b) die Verlängerung der 90-Tage-Frist oder c) beides. Die Ausnahmeregelungen unterliegen Risikominderungsmaßnahmen. Bei der Zusammenstellung der Flugbesatzung wird unterschieden, welche Piloten über eine „fortlaufende“, nur „teilweise fortlaufende“ oder „nicht fortlaufende“ Flugerfahrung verfügen. 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. Darüber hinaus wird die Erfahrung eines Piloten (insgesamt und nach Flugzeugmuster) sowie seine Qualifikation (z. B. Lehrberechtigter) berücksichtigt.	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. 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. 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).	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.

		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. 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.		
Anhang 6 Teil 1 9.4.2.1	9.4.2 Fortlaufende Flugerfahrung — Pilot zur Ablösung im Reiseflug 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 a) als verantwortlicher Pilot, Kopilot oder Pilot zur Ablösung im Reiseflug auf demselben Flugzeugmuster tätig war oder b) eine flugtechnische Auffrischungsschulung einschließlich	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.		

	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.			
Anhang 6 Teil 1 9.4.4.1	9.4.4 Befähigungsüberprüfungen von Piloten 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.	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.	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. 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	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

	Zwei dieser Überprüfungen, die ähnlich sind und innerhalb eines Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Monaten stattfinden, reichen allein nicht aus, um dieser Anforderung zu genügen. *Anmerkung 1 – Flugsimulationsübungsgeräte, die vom Betreiberstaat genehmigt wurden, können für die Teile der Überprüfungen verwendet werden, für die sie ausdrücklich zugelassen sind.* *Anmerkung 2 – Siehe Handbuch zu den Kriterien für die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten (Dok. 9625).*		Wissensstand für die Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied verfügen. Diese Beurteilung muss klassen- oder musterspezifische anormale Verfahren und Notverfahren umfassen.	von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.
Anhang 6 Teil 2 3.9.4.2	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.		
Anhang 6 Teil 3 7.4.1.1	7.4 Qualifikationen *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).*	Entfällt.		

	7.4.1 Fortlaufende Flugerfahrung– verantwortlicher Pilot und Kopilot 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.			
Anhang 6 Teil 3 7.4.3.1	7.4.3 Befähigungsüberprüfungen von Piloten 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	Die Gültigkeit der Befähigungsüberprüfungen des Betreibers jedes einzelnen Piloten wird [vom Staat] um vier Monate verlängert. 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	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.	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

	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. *Anmerkung 1 – Flugsimulationsübungsgeräte, die vom Betreiberstaat genehmigt wurden, können für die Teile der Überprüfungen verwendet werden, für die sie ausdrücklich zugelassen sind.* *Anmerkung 2 – Siehe Handbuch zu den Kriterien für die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten (Dok. 9625) Band II — Hubschrauber*	um einen Zeitraum von bis zu 4 Monaten verlängert werden.	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 Wissensstand für die Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied verfügen. Diese Beurteilung muss klassen- oder musterspezifische anormale Verfahren und Notverfahren umfassen.	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.
Anhang 1 1.2.9.	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	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	a) Begründung Der COVID-19-Ausbruch hat zu drastischen Reisebeschränkungen und zu Grenzschließungen 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.	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

	Sprache auf einem Niveau zu sprechen und zu verstehen, das in den in Anlage 1 genannten Anforderungen an die Sprachkompetenz festgelegt ist. 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 Sprechfunkkommunikation verwendete Sprache auf einem Niveau zu sprechen und zu verstehen, das in den in Anlage 1 genannten Anforderungen an die Sprachkompetenz festgelegt ist. *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.	abläuft, wird um 8 Monate verlängert. Das von [dem Staat] vorgeschriebene förmliche Bewertungsintervall der Sprachkenntnisse von Fluglotsen, deren Sprachkompetenzvermerk abläuft, 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.	b) Bedingungen/Risikominderungsmaßnahmen [Der Staat] verlangt Folgendes: 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 Sprechfunkkommunikation verwendete Sprache so zu sprechen und zu verstehen, dass ein sicherer Betrieb gewährleistet ist. Nach erfolgreicher Absolvierung des Briefings wird das neue Gültigkeitsdatum in die Lizenz eingetragen oder ein von [dem Staat] ausgestelltes 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.	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.

	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. 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 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:* *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 Sprechfunkkommunikation 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 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 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 Sprechfunkkommunikation benutzten Sprache um die Sprache handeln kann, die in der Regel von der Bodenstelle*			

	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.*			
Anhang 1 - 4.2.2	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: 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	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.	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,	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

			Widerrufen oder Beschränkungen betroffen ist oder innerhalb der vorangegangenen 24 Monate nicht von der zuständigen Behörde suspendiert wurde. 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.	von Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern.