EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 7.3.2019
COM(2019) 122 final

2019/0067 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf das Hinzufügen eines Anhangs 4 zum Abkommen

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

2008 schlossen die Europäische Union und die Vereinigten Staaten von Amerika ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen“). Der Anwendungsbereich des am 1. Mai 2011 in Kraft getretenen Abkommens beschränkte sich zunächst auf die Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeitsprüfungen, Zulassung und Überwachung luftfahrttechnischer Erzeugnisse sowie die Zulassung und Überwachung von Instandhaltungsbetrieben. Der Anwendungsbereich des Abkommens wurde in der Folge auf die Lizenzierung und Ausbildung von Luftfahrtpersonal, den Betrieb von Luftfahrzeugen sowie auf Flugverkehrsdienste und Flugverkehrsmanagement erweitert.[1] Diese Erweiterung erfolgte im Rahmen einer am 13. Dezember 2017 vereinbarten Änderung und wird seither vorläufig angewandt.

Die Kommission erarbeitete unter Berücksichtigung des erweiterten Anwendungsbereichs des Abkommens und mit Unterstützung der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) zusammen mit der Federal Aviation Administration (FAA) der USA einen neuen Anhang 4 zum Abkommen über die Überwachung von Flugsimulationsübungsgeräten (Flight Simulation Training Devices, FSTD) mit dem Ziel, die redundante Regulierungsaufsicht über FSTD in der Europäischen Union und in den USA zu verringern.

Der Anwendungsbereich des neuen FSTD-Anhangs deckt wiederkehrende Beurteilungen von Flugsimulatoren (Full Flight Simulators, FFS) für Flugzeuge ab.

Derzeit gibt es 131 aktive EASA-Bescheinigungen für FFS in den Vereinigten Staaten und 34 aktive FAA-Bescheinigungen für FFS in EU-Mitgliedstaaten (VK: 17, Niederlande: 3, Frankreich: 13 und Dänemark: 1). Jedes dieser Geräte hat eine Doppelbescheinigung: eine Bescheinigung der EASA und eine Bescheinigung der FAA, wenn sich das Gerät in den USA befindet, und eine Bescheinigung der FAA und eine Bescheinigung von einer nationalen Luftfahrtbehörde bzw. in einigen Fällen von der EASA, wenn sich das Gerät in einem EU-Mitgliedstaat befindet.

Damit diese Bescheinigungen ihre Gültigkeit behalten, muss jeder Simulator regelmäßig neu beurteilt werden. Dies führt zu doppelten Prüfungen eines jeden Geräts und verursacht unnötigen Verwaltungsaufwand, zusätzliche Kosten für eine zweite Neubeurteilung und verringert die Verfügbarkeit des Geräts für die Schulung von Piloten. So führte die EASA 2017 zum Beispiel 132 wiederkehrende Beurteilungen von FFS in den USA durch. Die FAA wiederum führte 2017 34 wiederkehrende Beurteilungen von FFS in den EU-Mitgliedstaaten durch. Der FFS steht während der Beurteilung durch die Behörde nicht für Schulungen zur Verfügung.

Mit dem vorgeschlagenen neuen FSTD-Anhang wird die Durchführung von wiederkehrenden Beurteilungen vereinfacht. Die EASA wird sich für wiederkehrende Beurteilungen von Geräten in den USA auf die FAA verlassen, und die FAA wird sich für die wiederkehrende Beurteilung von Geräten in EU-Mitgliedstaaten auf die nationalen Luftfahrtbehörden bzw. in einigen Fällen auf die EASA verlassen. Dadurch werden doppelte Prüfungen vermieden und

[1] BESCHLUSS (EU) 2018/61 DES RATES vom 21. März 2017.

die EASA, die FAA und die Branche können Kosten einsparen und die Produktivität erhöhen. Die FAA schätzt, dass sie 2017 den Betreibern von FFS in EU-Mitgliedstaaten 170 000 USD zur Deckung der Kosten für in Europa durchgeführte wiederkehrende Beurteilungen in Rechnung gestellt hat. Aufseiten der EU hat die EASA 2017 den Betreibern von FFS in den USA über 1,1 Mio. EUR zur Deckung der Reisekosten im Zusammenhang mit in den USA durchgeführten wiederkehrende Beurteilungen in Rechnung gestellt (zusätzlich zu den Kosten für die vor Ort in den USA während der Beurteilungen geleisteten Arbeitsstunden).

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die Zusammenarbeit zwischen der EU und den Vereinigten Staaten von Amerika bei der Flugsicherheit ist Teil der Luftfahrtstrategie für Europa. Der vorgeschlagene neue FSTD-Anhang steht im Einklang mit den allgemeinen Zielen des Abkommens über die Regulierung der Zivilluftfahrt zwischen der EU und den USA, das darauf abzielt, weltweit ein hohes Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten und die wirtschaftlichen Belastungen für die Luftfahrtindustrie und die Betreiber durch eine redundante Regulierungsaufsicht zu minimieren.

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

Das Abkommen dient einem Kernziel der Luftfahrtaußenpolitik der Union, indem es die Sicherheit der Zivilluftfahrt erhöht und den Handel mit und Investitionen in luftfahrttechnische(n) Erzeugnisse(n) erleichtert. Der neue FSTD-Anhang stimmt mit der allgemeinen Luftfahrtpolitik der Union überein, indem er die gegenseitige Anerkennung von Bescheinigungen und technischen Feststellungen mit wichtigen internationalen Partnern fördert und eine effizientere Nutzung der auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten zur Verfügung stehenden Ressourcen ermöglicht.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9. Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Entfällt.

- **Verhältnismäßigkeit**

Entfällt.

- **Wahl des Instruments**

Das Hinzufügen eines neuen Anhangs zum Abkommen ist das effizienteste Instrument zum Erreichen des Ziels einer effizienten gegenseitigen Anerkennung von Konformitätsfeststellungen und Dokumentationen für Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD).

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

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

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die EU-Mitgliedstaaten, in denen sich (von der FAA zertifizierte) FFS befinden, wurden in den Vertrauensbildungsprozess, den EASA und FAA im Jahr 2013 durchführten, in die Vorbereitung des Anhangs einbezogen.

Die Kommission informierte die EU-Mitgliedstaaten über die Erarbeitung eines neuen FSTD-Anhangs in der Arbeitsgruppe „Luftverkehr“ des Rates. und zwar a) mittels Berichten zu den Gesprächen im Bilateralen Aufsichtsgremium nach dem Abkommen (zu denen die EU-Mitgliedstaaten eingeladen werden) und b) im Rahmen der Vorbereitung des Beschlusses (EU) 2018/61 des Rates zur Erweiterung des Anwendungsbereichs des Abkommens u. a. auf die Lizenzierung und Ausbildung von Luftfahrtpersonal und konsultierte die EU-Mitgliedstaaten dazu.

Einholung und Nutzung von Expertenwissen

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

Die EASA führte außerdem eine Begutachtung des nationalen Simulatorenprogramms der FAA (National Simulator Programme, NSP) durch, um Vertrauen in das US-System für die Aufsicht über Flugsimulatoren aufzubauen. Im Rahmen dieser Begutachtung besuchte die EASA das NSP-Büro in Atlanta (August 2013) und untersuchte NSP-Beurteilungen zu von der EASA zertifizierten Simulatoren in Dallas (November 2013) und Miami (Dezember 2013). Die Begutachtung beschränkte sich auf wiederkehrende Beurteilungen von Flugsimulatoren für Flugzeuge. Dies entspricht dem Anwendungsbereich des vorgeschlagenen FSTD-Anhangs.

Am 2. Juli 2014 berichtete die EASA zusammen mit der FAA an das gemäß dem Abkommen eingerichtete Bilaterale Aufsichtsgremium, dass der Vergleich der Rechtsvorschriften sowie der Vertrauensbildungsprozess erfolgreich abgeschlossen wurden. Damit waren die vorbereitenden technischen Arbeiten für die Ausarbeitung des neuen FSTD-Anhangs beendet.

- **Folgenabschätzung**

Entfällt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Entfällt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Für die EU wird die EASA die Umsetzung des neuen FSTD-Anhangs koordinieren. Die detaillierten Verfahren zur Umsetzung werden in den Simulator-Durchführungsverfahren (Simulator Implementation Procedures, SIP) festgelegt, die derzeit von den Technischen Organen EASA und FAA (rechtzeitig bis zur Annahme des neuen FSTD-Anhangs) erarbeitet werden.

Das Monitoring der Umsetzung des FSTD-Anhangs erfolgt in erster Linie durch das FSTD-Aufsichtsgremium (FSTD Oversight Board, FOB), das dem nach dem Abkommen geschaffenem Bilateralen Aufsichtsgremium rechenschaftspflichtig ist. Das FOB erstattet dem Bilateralen Aufsichtsgremium regelmäßig Bericht.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Abschnitt 1 – Gegenstand und Anwendungsbereich

In diesem Abschnitt des FSTD-Anhangs wird der Gegenstand des Anhangs erläutert. Dieser besteht in der gegenseitigen Anerkennung der Konformitätsfeststellungen und Unterlagen sowie der Bereitstellung technischer Hilfe bei der wiederkehrenden Beurteilung und Qualifikation von FFS.

In den Anwendungsbereich des Anhangs fallen die wiederkehrende Beurteilung und die Aufrechterhaltung der Qualifikation von FFS für Flugzeuge, die eine von der FAA und der EASA bzw. einer Luftfahrtbehörde eines EU-Mitgliedstaates ausgestellte Qualifikation haben.

Abschnitt 2 – Begriffsbestimmungen

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

Abschnitt 3 – Gemeinsames Koordinierungsgremium

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

a) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung der Simulator-Durchführungsverfahren (SIP)

b) Austausch von Informationen zu relevanten Sicherheitsfragen und Entwicklung entsprechender Aktionspläne

c) Gewährleistung der einheitlichen Anwendung des Anhangs

d) Austausch von Informationen zu geplanten und laufenden Regulierungstätigkeiten, die sich auf die Grundlage und den Anwendungsbereich des Anhangs auswirken könnten

e) Austausch von Informationen zu wesentlichen Änderungen an den FSTD-Qualifizierungssystemen der Parteien, die sich auf die Grundlage und den Anwendungsbereich des Anhangs auswirken könnten

f) Lösung technischer Fragen, die in die Zuständigkeit der Technischen Organe und der Luftfahrtbehörden fallen und nicht auf ihrer Ebene gelöst werden können und

g) Vorlage von Änderungsvorschlägen zu diesem Anhang an das Bilaterale Aufsichtsgremium.

Abschnitt 4 – Durchführung

Dieser Abschnitt enthält ausführliche Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Beurteilungsberichten durch die Parteien sowie für die Fortsetzung der FFS-Qualifizierungen von FAA und EASA nach dem Abkommen. Die nationalen Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten bzw., in einigen Fällen, die EASA führen im Auftrag der FAA Beurteilungen für Geräte in der EU durch, und die FAA führt im Auftrag der EASA Beurteilungen für Geräte in den USA durch.

Dieser Abschnitt enthält außerdem Bestimmungen zu Folgemaßnahmen zu den Feststellungen des Beurteilungsberichts, zur Bereitstellung technischer Hilfe bei der Durchführung von Sonderbeurteilungen oder zum Einholen und Bereitstellen von Daten und Informationen auf Antrag sowie zum Austausch von Informationen im Hinblick auf die Überarbeitung von Gesetzen, Regelungen, Verfahren, Strategien oder Normen, die sich auf die Grundlage für die Umsetzung des Anhangs auswirken können.

Abschnitt 5 – Mitteilungen und Zusammenarbeit

Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen zu Mitteilungen und zum Informationsaustausch zwischen der FAA, der EASA und gegebenenfalls der Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten. Dazu gehören auch Bestimmungen zur Benennung von Kontaktstellen zu den verschiedenen technischen Aspekten des FSTD-Anhangs sowie Informationen zu den für FFS genehmigten Ausnahmen und Abweichungen.

Abschnitt 6 – Anforderungen an die Qualifikation für die Anerkennung der Konformitätsfeststellungen

Dieser Abschnitt enthält die grundlegenden Anforderungen an die Behörden hinsichtlich der Wirksamkeit ihrer jeweiligen Systeme zur Regulierungsaufsicht über FSTD, einschließlich des rechtlichen und ordnungspolitischen Rahmens, Ressourcen, Schulungsprogramme, Unterlagen und Aufzeichnungen sowie der internen Vorgehensweisen, Verfahren und Qualitätssicherungssysteme.

Des Weiteren werden in diesem Abschnitt die Bestimmungen für den Erstnachweis und den fortlaufenden Nachweis der Wirksamkeit dieser Systeme festgelegt, einschließlich Bestimmungen zur Beteiligung der Parteien an den Qualitätsaudits und Normungstätigkeiten der jeweils anderen Seite, zum Austausch von Berichten zur Qualitätssicherung und Normung sowie anderer relevanter Informationen, die für ein fortgesetztes Vertrauen der Parteien in die Systeme der jeweils anderen Seite gegebenenfalls erforderlich sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass Behörden aus allen EU-Mitgliedstaaten FFS-Beurteilungen im Auftrag der FAA durchführen können, so lange sie die Anforderungen dieses Anhangs erfüllen. Die EASA ist für die Überwachung der Einhaltung dieser Bestimmung im Rahmen ihrer üblichen Normungstätigkeiten verantwortlich.

Abschnitt 7 – Untersuchungs- und Durchsetzungsmaßnahmen

Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen zur Zusammenarbeit bei der Untersuchung von Verstößen und dem Ergreifen von Durchsetzungsmaßnahmen. Im Einklang mit dem Abkommen behalten beide Parteien das Recht, Durchsetzungsmaßnahmen gegen die Betreiber von FSTD mit FAA- oder EASA-Zulassung zu ergreifen.

Abschnitt 8 – Übertragungsbestimmungen

Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen, die die Art und Weise festlegen, in der derzeit unter der direkten Aufsicht der EASA stehende FFS an die FAA übergeben werden, sowie die Art und Weise, in der derzeit unter der direkten Aufsicht der FAA stehende FFS an die nationalen Behörden der EU-Mitgliedstaaten übergeben werden. Derzeit gibt es vier EU-Mitgliedstaaten, in denen sich FFS mit FAA-Zulassung befinden: Vereinigtes Königreich, Dänemark, Frankreich und die Niederlande.

Die Übertragungen erfolgen innerhalb von 18 Monaten ab dem Inkrafttreten des Anhangs und werden auf die Termine für die wiederkehrenden Beurteilungen der Geräte abgestimmt.

Abschnitt 9 – Gebühren

Die Gebühren für die wiederkehrenden Beurteilungen der Geräte werden im Einklang mit Artikel 14 des Abkommens und im Einklang mit den geltenden rechtlichen Anforderungen erhoben – aufseiten der EU die Verordnung (EU) Nr. 319/2014 der Kommission vom 27. März 2014 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte.

Anlage 1 – Besondere Bedingungen

Diese Anlage enthält die besonderen Bedingungen der EU für FFS in den USA sowie die besonderen Bedingungen der FAA für FFS in der EU.

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

Aufseiten der EU liegt die Verantwortung für die Überprüfung der Einhaltung der besonderen Bedingungen der FAA bei den nationalen Behörden derjenigen Mitgliedstaaten, in denen sich die Geräte mit FAA-Bescheinigung befinden, bzw. unter gewissen Umständen bei der EASA, wenn der FFS in der EU unter der Aufsicht der Agentur steht. Die Ergebnisse der Überprüfung der besonderen Bedingungen werden in einem „Bericht zu den besonderen Bedingungen“ vermerkt, der von der Behörde nach der Beurteilung erstellt wird.

Anlage 2 – Maßnahmen der Luftfahrtbehörden

Diese Anlage enthält spezifische Maßnahmen, die die nationalen Luftfahrtbehörden der EU-Mitgliedstaaten bei der Durchführung der wiederkehrenden Beurteilungen der FFS im

Auftrag der FAA ergreifen. Dazu gehören die Zeitplanung für die wiederkehrende Beurteilung, die Vorbereitung der Durchführung der Beurteilung, die Durchführung der Beurteilung und Tätigkeiten im Anschluss an die Beurteilung, einschließlich der Erstellung des Beurteilungsberichts und des Berichts zu den besonderen Bedingungen, die an die FAA zu übermitteln sind.

2019/0067 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf das Hinzufügen eines Anhangs 4 zum Abkommen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt ist am 1. Mai 2011 in Kraft getreten[2].

(2) Eines der Hauptziele des Abkommens besteht in der Verbesserung des langjährigen Kooperationsverhältnisses zwischen Europa und den Vereinigten Staaten im Hinblick auf die Gewährleistung der weltweiten Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Minimierung der wirtschaftlichen Belastung für Luftfahrtbranche und -Betreiber durch redundante Regulierungsaufsicht.

(3) Mit Änderung 1[3] zu dem Abkommen wird der Umfang von Artikel 2 Absatz B des Abkommens unter anderem auf die Lizenzierung und Ausbildung von Luftfahrtpersonal ausgeweitet.

(4) Artikel 5 des Abkommens in seiner geänderten Fassung sieht die Ausarbeitung neuer Anhänge für Angelegenheiten innerhalb des Anwendungsbereichs des Abkommens vor.

(5) Beide Technische Organe, d. h. für die EU die Europäische Agentur für Flugsicherheit und für die USA die Federal Aviation Administration, haben dem Bilateralen Aufsichtsgremium vorgeschlagen, den Erlass eines neuen Anhangs 4 zum Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Konformitätsfeststellungen und Unterlagen für Flugsimulationsübungsgeräte („FSTD“) zu beschließen.

(6) Die Umsetzung des neuen Anhangs bringt Einsparungen für beide Technische Organe mit sich. Gleichzeitig sinken die Kosten für die Branche (Betreiber von FSTD), und

[2] ABl. L 291 vom 9.11.2011, S. 3.
[3] ABl. L 11 vom 16.1.2018, S. 3.

auch die Luftfahrtunternehmen profitieren von einem verbesserten Zugang zu den FSTD für ihre Piloten.

(7) Laut Artikel 19 Absatz C des Abkommens treten neue Anhänge nach Entscheidung des gemäß Artikel 3 des Abkommens eingerichteten Bilateralen Aufsichtsgremiums in Kraft.

(8) Der neue Anhang 4 zu Flugsimulationsübungsgeräten sollte im Namen der Europäischen Union angenommen werden.

(9) In Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses des Rates 2011/719/EU vom 7. März 2011 über den Abschluss des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt wird im Einklang mit Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union festgelegt, dass der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission den von der Union im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt zur Annahme zusätzlicher Anhänge gemäß Artikel 3 Absatz C Ziffer 7 und Artikel 19 Absatz C des Abkommens beschließt —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der in dem gemäß den Artikeln 3 und 19 des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt eingesetzten Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretende Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf die Annahme des Beschlusses des Bilateralen Aufsichtsgremiums zur Annahme von Anhang 4 des Abkommens beruht auf dem diesem Beschluss beigefügten Entwurf des Beschlusses Nr. 0011 des Bilateralen Aufsichtsgremiums.

Artikel 2

Der für Luftfahrt zuständige Direktor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr wird in seiner Eigenschaft als Vorsitzender und Vertreter der Union im Bilateralen Aufsichtsgremium ermächtigt, den Beschluss Nr. 0011 des Bilateralen Aufsichtsgremiums zu unterzeichnen.

Artikel 3

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

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Für den Rat
Der Präsident