EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 7.3.2019
COM(2019) 122 final

ANNEX 2

ANHANG

des

Vorschlags 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

ANHANG ...

FLUGSIMULATIONSÜBUNGSGERÄTE

1. GEGENSTAND UND ANWENDUNGSBEREICH

1.1. Die Parteien haben die Normen, Vorschriften, Praktiken und Verfahren zur wiederkehrenden Beurteilung und fortlaufenden Qualifikation von Flugsimulatoren (FFS) für Flugzeuge bewertet und sind zu dem Schluss gekommen, dass sie im ausreichenden Umfang kompatibel sind und eine gegenseitige Anerkennung der Zulassungen und Feststellungen daher möglich ist. In diesem Anhang werden die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsfeststellungen und Unterlagen sowie die Bereitstellung technischer Unterstützung bei der wiederkehrenden Beurteilung und Qualifikation von FFS geregelt. Dieser Anhang ist nicht so auszulegen, dass die Handlungsbefugnis einer Partei gemäß Artikel 15 des Abkommens begrenzt wird.

1.2. In den Anwendungsbereich dieses Anhangs fallen die wiederkehrende Beurteilung und fortlaufende Qualifikation von Level C, CG und DG FFS für Flugzeuge mit einer von der Federal Aviation Administration (FAA) und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) oder gegebenenfalls einer Luftfahrtbehörde ausgestellten Qualifikation. Dieser Anwendungsbereich kann per Änderung zu diesem Anhang infolge eines nach Artikel 19 Absatz B des Abkommens gefassten Beschlusses des Bilateralen Aufsichtsgremiums (das „Aufsichtsgremium“) erweitert werden.

1.3. Die Erweiterung des Anwendungsbereichs dieses Anhangs erfolgt nach einem entsprechenden Vertrauensbildungsprozess, der von den Technischen Organen geleitet wird.

1.4. Nicht in den Anwendungsbereich des Anhangs fallen Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD), die sich außerhalb des in Artikel 12 des Abkommens festgelegten Bereichs befinden, in dem das Abkommen anwendbar ist.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

2.1. Für die Zwecke dieses Anhangs gelten neben den Begriffsbestimmungen des Abkommens folgende Begriffsbestimmungen.

(a) „FFS-Qualifikationsstufe“ bezeichnet den Grad der Einhaltung basierend auf der technischen
Leistungsfähigkeit des FFS, festgestellt durch eine Beurteilung des FFS vor dem Hintergrund der aufgestellten Kriterien für die technische Bewertung gemäß den geltenden Anforderungen. FFS werden in die Stufen A, B, C und D eingeteilt. Außerdem haben einige in der EU zugelassene Geräte nach angestammten Rechten die Qualifikationsstufen AG, BG, CG und DG.

(b) „Feststellung“ bezeichnet eine Überprüfung, ob das FSTD die geltenden Anforderungen erfüllt oder nicht erfüllt. Es wird in Form von Ergebnissen/Abweichungen im von der FAA, der EASA oder einer Luftfahrtbehörde erstellten Beurteilungsbericht vermerkt.

(c) „Flugsimulationsübungsgerät“ (FSTD) bezeichnet:

(i) für die Europäische Union ein Übungsgerät, das bei Flugzeugen ein Flugsimulator (Full Flight Simulator FFS), ein Flugübungsgerät (Flight Training Device, FTD), ein Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgerät (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) oder ein Basisinstrumentenflug-Übungsgerät (Basic Instrument Training Device, BITD) ist.

(ii) Für die Vereinigten Staaten ein Übungsgerät, das bei Flugzeugen, ein Flugsimulator (FFS) oder ein Flugübungsgerät (FTD) ist.

(d) „Flugsimulator (Full Flight Simulator, FFS)“ bezeichnet eine vollständige Nachbildung eines Cockpits eines bestimmten Typs, einer bestimmten Bauweise, eines bestimmten Modells oder einer bestimmten Serie einschließlich der Ausrüstung und Computerprogramme, die zur Darstellung der Funktionen der

Flugzeugsysteme am Boden und im Fluge notwendig sind, und einschließlich eines optischen Systems, das den Blick aus dem Cockpit simuliert, sowie eines Systems zur Simulation auftretender Kräfte.

(e) „FSTD-Beurteilung“ bezeichnet die Messung des FSTD anhand festgelegter technischer Kriterien für die jeweilige Stufe, die zu einer FSTD-Qualifikation führt.

(f) „FSTD-Betreiber“ bezeichnet die Organisation, die direkt gegenüber der EASA oder gegebenenfalls einer Luftfahrtbehörde für die Beantragung und Aufrechterhaltung der Qualifikation eines bestimmten FSTD verantwortlich ist und die Anforderungen von Teil-ORA der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zu erfüllen hat.

(g) „FSTD-Sponsor“ bezeichnet die Organisation, die direkt gegenüber der FAA für die Beantragung und Aufrechterhaltung der Qualifikation eines bestimmten FSTD verantwortlich ist und die Anforderungen nach Titel 14 der United States Code of Federal Regulations Teil 60 (im Folgenden „Teil 60“) zu erfüllen hat.

(h) „Angestammte Rechte“ bezeichnet:

(i) für die Vereinigten Staaten das Recht eines FSTD-Betreibers/-Sponsors, die nach einem vorangegangenen Advisory Circular (beratendes Rundschreiben) gewährte Qualifikationsstufe beizubehalten.

(ii) für die Europäische Union das Recht eines FSTD-Betreibers/-Sponsors das Recht, die nach einer vorangegangenen Verordnung gewährte Qualifikationsstufe beizubehalten. Sie umfassen außerdem das Recht eines FSTD-Nutzers, die Trainings-, Test- und Prüfpunkte beizubehalten, die nach der vorangegangenen Verordnung erworben wurden.

(i) „Referenz-Qualifikationshandbuch“ (Master Qualification Test Guide, MQTG) ist das von den Behörden genehmigte Qualifikationshandbuch, in das die von der FAA, der EASA oder gegebenenfalls einer Luftfahrtbehörde beobachteten Testergebnisse einfließen. Das MQTG dient als Referenz für zukünftige Beurteilungen.

(j) „Anleitung für Qualifikationstests“ (Qualification Test Guide, QTG) bezeichnet ein Dokument, das für den Nachweis bestimmt ist, dass die Leistungs- und Handhabungseigenschaften innerhalb der für das Luftfahrtzeug vorgeschriebenen Grenzen liegen und alle einschlägigen Anforderungen erfüllt wurden.

(k) „Besondere Bedingungen“ bezeichnet die Anforderungen, die nach einem Vergleich der betreffenden Regulierungssysteme für die Beurteilung und Qualifikation von FFS beiden Systemen nicht gemeinsam und die so bedeutsam sind, dass sie in diesem Anhang behandelt werden müssen.

3. GEMEINSAMES KOORDINIERUNGSGREMIUM

3.1. Zusammensetzung

3.1.1. Es wird ein gemeinsames Koordinierungsgremium, das FSTD-Aufsichtsgremium (FOB), unter der gemeinsamen Führung des für Flugnormen verantwortlichen Direktors der EASA und des für Flugnormen verantwortlichen Exekutivdirektors eingesetzt, das dem bilateralen Aufsichtsgremium rechenschaftspflichtig ist. Dem FOB gehören FSTD-Sachverständige von jedem Technischen Organ an.

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

3.2. Mandat

3.2.1. Das FOB tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um die wirksame Anwendung dieses Anhangs zu gewährleisten. Zu den Aufgaben des FOB gehören:

(a) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung der Verfahren für die technische Durchführung – Flugsimulatoren (TIP-S) für die Beurteilung und Qualifikation von FFS einschließlich Kooperation, Hilfe, Austausch von Informationen und Maßnahmen für ein fortgesetztes Vertrauen für die 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 des 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 FOB erstattet dem Aufsichtsgremium Bericht über ungelöste Fragen und stellt die Umsetzung der Beschlüsse des Aufsichtsgremiums bezüglich dieses Anhangs sicher.

4. DURCHFÜHRUNG

4.1. Die Technischen Organe erstellen und unterhalten zu Überwachungszwecken eine Stammliste mit FFS, deren Qualifikation in den Anwendungsbereich dieses Anhangs fällt. Die Verfahren zur Erstellung und Unterhaltung dieser Stammliste wird in den TIP-S ausführlicher festgelegt.

4.2. Fortlaufende Qualifikation durch die FAA

4.2.1. Die Parteien vereinbaren, dass ein FFS, das

(a) über eine aktuelle Qualifikation nach der geltenden Qualifikationsgrundlage der EU verfügt und

(b) die Bedingungen in diesem Anhang erfüllt, einschließlich der besonderen Bedingungen der FAA gemäß Anlage 1, ungeachtet der für den Inhaber der FFS-Zulassung geltenden Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des Simulators nach Teil 60,

die technischen Anforderungen für eine fortlaufende Qualifikation durch die FAA nach Eingang, Prüfung und Annahme der von der EASA oder gegebenenfalls einer Luftfahrtbehörde vorgelegten Beurteilungsberichte und Berichte zu den besonderen Bedingungen erfüllt.

4.2.2. Die zuständigen Luftfahrtbehörden führen die in Anlage 2 zu diesem Anhang festgelegten Maßnahmen durch, wenn sie im Auftrag der FAA an der wiederkehrenden Beurteilung eines FFS gemäß diesem Anhang arbeiten.

4.3. Fortlaufende Qualifikation durch die EASA

4.3.1. Die Parteien vereinbaren, dass ein FFS, das

(a) über eine aktuelle Qualifikation nach der geltenden Qualifikationsgrundlage der Vereinigten Staaten verfügt und

(b) die Bedingungen in diesem Anhang erfüllt, einschließlich der besonderen Bedingungen der EU gemäß Anlage 1, ungeachtet der für den Inhaber der FSTD-Zulassung geltenden Anforderungen nach Teil-ORA,

die technischen Anforderungen für eine fortlaufende Qualifikation durch die EASA nach Eingang, Prüfung und Annahme der von der FAA vorgelegten Beurteilungsberichte und Berichte zu den besonderen Bedingungen erfüllt.

4.4. Gegenseitige Anerkennung von Beurteilungsberichten

4.4.1. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Anhangs vereinbaren die Parteien, dass die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden dem Technischen Organ der anderen Partei die Berichte zur wiederkehrenden Beurteilung und den besonderen Bedingungen vorlegen. Die Berichte enthalten Konformitätsfeststellungen bezüglich der jeweiligen Anforderungen der EU und der USA als Grundlage für die Ausgabe oder Fortführung der Gültigkeit ihrer jeweiligen FFS-Qualifikationen.

4.5. Folgemaßnahmen zu den Feststellungen in den Beurteilungsberichten

4.5.1. Der FSTD-Betreiber/-Sponsor behebt Feststellungen zusammen mit dem Technischen Organ oder der Luftfahrtbehörde, die die Beurteilung durchgeführt haben, sofern das entsprechende Technische Organ für die in den TIP-S festgelegten Fällen nicht andere Anweisungen erteilt. In diesen Fällen wird von dem Technischen Organ oder gegebenenfalls der Luftfahrtbehörde, die die Beurteilung vorgenommen hat, ein Besuch vor Ort durchgeführt, sofern dies für die Beurteilung des Abschlusses der Feststellungen erforderlich ist und es die zur Verfügung stehenden Mittel zulassen.

4.6. Wenn sich Umstände außerhalb des Umfangs der wiederkehrenden Beurteilung ergeben, leistet das Technische Organ und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörde jeder Partei bei Bedarfsfall auf Antrag und in beiderseitigem Einvernehmen technische Unterstützung bei der FFS-Beurteilung für das Technische Organ der anderen Partei oder gegebenenfalls eine Luftfahrtbehörde. Das Technische Organ bzw. die Luftfahrtbehörde kann eine solche technische Unterstützung aufgrund nicht ausreichend vorhandener Ressourcen ablehnen. Zur Unterstützung zählen unter anderem:

(a) auf Anfrage Untersuchungen durchführen und darüber Bericht erstatten,

(b) auf Anfrage Daten erlangen und bereitstellen und

(c) Durchführung einer Sonderbeurteilung eines FFS im Falle einer Verlegung oder einer Änderung am Gerät.

4.7. In Einklang mit Artikel 15 Buchstabe B des Abkommens können die Technischen Organe unabhängige Beurteilungen von Geräten im Falle spezieller Sicherheitsbedenken durchführen.

4.8. Änderungen bzw. Neufassungen der Organisationsstruktur, Gesetze, Vorschriften, Verfahren, Strategien oder Normen durch die Parteien, einschließlich jener, die die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden betreffen, können sich auf die Grundlage für die Ausführung dieses Anhangs auswirken. Die Parteien unterrichten 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 ein Verzeichnis von Kontaktstellen zu den verschiedenen technischen Aspekten dieses Anhangs aus und halten dieses auf dem aktuellen Stand.

5.2. Alle Mitteilungen, einschließlich der technischen Unterlagen, zwischen den Technischen Organen und gegebenenfalls den Luftfahrtbehörden erfolgen in englischer Sprache.

5.3. Alle in den Mitteilungen verwendeten Daten haben das Format TT MMM JJJJ, z. B. „5. MAI 2014“.

5.4. Die Technischen Organe und die Flugbehörden informieren einander über Ausnahmen und Abweichungen für FFS, die in den Anwendungsbereich dieses Anhangs fallen.

5.5. Anweisungen für die Beurteilung
Die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden legen alle Sonderanweisungen oder während einer Beurteilung zu bearbeitenden Anfragen mindestens 30 Kalendertage vor der Beurteilung zur Prüfung vor.

6. ANFORDERUNGEN AN DIE QUALIFIKATION FÜR DIE ANERKENNUNG DER KONFORMITÄTSFESTSTELLUNGEN

6.1. Grundanforderungen

6.1.1. Jedes Technische Organ und gegebenenfalls Luftfahrtbehörde weisen gegenüber dem anderen Technischen Organ die Wirksamkeit ihrer jeweiligen Systeme für die Regulierungsaufsicht über FSTD nach. Zur Durchführung der Beurteilungen von FFS im Auftrag der anderen Partei weisen die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden nach, dass sie über 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 Vorgehensweisen und Verfahren, einschließlich eines Qualitätssicherungssystems,

(f) Unterlagen und Aufzeichnungen,

(g) Aufsichtsprogramme und

(h) Befugnisse über regulierte Einheiten und Geräte verfügen.

6.2. Anfängliches Vertrauen

6.2.1. 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.

6.2.2. Das Technische Organ der EU führt, bevor eine Luftfahrtbehörde im Auftrag des US-amerikanischen Technischen Organs Beurteilungen von FFS durchzuführen beginnt, eine Bewertung dieser Luftfahrtbehörde im Einklang mit den Bestimmungen der TIP-S durch.

6.3. Fortgesetztes Vertrauen

6.3.1. Die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden weisen fortlaufend die wirksame Aufsicht nach Absatz 6.1.1 gemäß den entsprechenden Bestimmungen der vom FOB aufgestellten und genehmigten TIP-S nach.

(a) Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden werden insbesondere

i) berechtigt sein, als Beobachter teilzunehmen: für die EASA an den Qualitätsaudits und Normungssitzungen der FAA, für die FAA an den Normungssitzungen an der EASA,

ii) sicherstellen, dass die FSTD-Betreiber/-Sponsoren beiden Technischen Organen Zugang für Audits, Beurteilungen und Inspektionen gewähren,

iii) Berichte über Audits, Normungsinspektionen und gegenseitigen Inspektionen gemäß diesem Anhang zur Verfügung stellen,

iv) 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,

v) geeignetes Personal für die Teilnahme an Audits und Inspektionen nach diesem Anhang zur Verfügung stellen,

vi) die Aufzeichnungen der FSTD-Betreiber/-Sponsoren, einschließlich Beurteilungsberichte und Berichte zu besonderen Bedingungen, zur Verfügung zu stellen,

vii) gegebenenfalls bei der Prüfung der in der Landessprache abgefassten internen Aufzeichnungen und Unterlagen von FFS in den Räumen der Luftfahrtbehörde mit der Übersetzung zu helfen und

viii) einander in Bezug auf abschließende Feststellungen zu gegenseitigen Inspektionen unterstützen.

(b) Das Technische Organ der EU führt zusätzliche Normungsprüfungen durch, um die Einhaltung der Bestimmungen des Anhangs und insbesondere der für FFS in der EU geltenden besonderen Bedingungen der FAA durch die Luftfahrtbehörde gemäß den TIP-S sicherzustellen.

(c) Die Technischen Organe unterrichten einander zum frühestmöglichen Zeitpunkt, falls ein Technisches Organ oder eine Luftfahrtbehörde nicht in der Lage ist, eine der

Anforderungen nach Absatz 6.3.1 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 Korrekturmaßnahmen 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 FOB übergeben.

(e) Beabsichtigt eine Partei, die Anerkennung der Feststellungen oder Qualifikationen eines Technischen Organs oder einer Luftfahrtbehörde im Anwendungsbereich dieses Anhangs auszusetzen, so unterrichtet sie umgehend die andere Partei gemäß Artikel 18 Absatz A des Abkommens darüber.

7. UNTERSUCHUNGS- UND DURCHSETZUNGSMAßNAHMEN

7.1. Die Parteien behalten das Recht, Durchsetzungsmaßnahmen gegen die Betreiber/Sponsoren von FSTD mit FAA- oder EASA-Zulassung zu ergreifen.

7.2. In Einklang mit den Bestimmungen in Artikel 8 des Abkommens unterrichten die Parteien einander über ihre Technischen Organe bzw. Luftfahrtbehörden unverzüglich über jede Untersuchung, die wegen eines Verstoßes im Rahmen des Anwendungsbereichs dieses Anhangs durchgeführt wurde und zu einer Durchsetzungsmaßnahme in Form einer Strafe oder einer Aufhebung, Aussetzung oder Beschränkung der FFS-Qualifikation führen könnte, sowie die daraus folgenden Abschlussmaßnahmen.

7.3. Wird eine FFS-Qualifikation widerrufen oder ausgesetzt, informiert das Technische Organ und gegebenenfalls eine Luftfahrtbehörde das andere Technische Organ über den Widerruf bzw. die Aussetzung.

7.4. Die vorstehenden Mitteilungen werden an die entsprechende Kontaktstelle der anderen Partei übermittelt.

8. ÜBERTRAGUNGSBESTIMMUNGEN

8.1 Wiederkehrende Beurteilungen für FFS, deren Qualifikationen von der FAA nach den Bestimmungen in den US - UK Durchführungsverfahren für Flugsimulatoren (SIP) ausgestellt werden, werden weiterhin durchgeführt, bis die Übertragung der Beurteilungstätigkeiten nach Absatz 8.2 abgeschlossen ist. (Die am 20. Dezember 1995 vereinbarten US-UK-SIP wurden am 6. Oktober 2005 überarbeitet. Sie wurden gemäß dem am 12. Dezember 1995 in London geschlossenen Abkommen zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland über die Förderung der Flugsicherheit vereinbart.)

8.2 Die Parteien vereinbaren, dass die Übertragung der FFS-Beurteilungen gemäß diesem Anhang nach den folgenden Übertragungsbestimmungen erfolgt:

(a) Eine Luftfahrtbehörde und das Technischer Organ schulen ausreichend Personal in den Verfahren im Zusammenhang mit dem Abkommen, diesem Anhang und den besonderen Bedingungen der EU und der USA vor der Übertragung.

(b) Sobald eine ausreichende Zahl an Mitarbeitern die Schulung absolviert hat, übertragen die Technischen Organe die Beurteilungstätigkeiten im Rahmen mit zugelassenen FFS an die Technischen Organe oder gegebenenfalls an die Luftfahrtbehörden.

(c) Die Übertragung erfolgt innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten dieses Anhangs.

(d) Die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden vereinbaren einen Ablauf- und einen Zeitplan für

i) die Abstimmung der wiederkehrenden Beurteilungen und

ii) die Durchführung aller Beurteilungen im Einklang mit diesem Anhang.

9. GEBÜHREN

9.1 Gebühren werden gemäß Artikel 14 des Abkommens und in Einklang mit den geltenden Regulierungsanforderungen erhoben.

Anlage 1

BESONDERE BEDINGUNGEN

1. FÜR FLUGSIMULATOREN (FFS) IN DER KATEGORIE FLUGZEUGE UND LUFTFAHRZEUGE IN DEN USA GELTENDE BESONDERE BEDINGUNGEN DER EU

1.1. Die in den TIP-S näher erläuterten besonderen Bedingungen, auf die in Abschnitt 4.3.1 Bezug genommen wird , sind Folgende:

(a) Der FSTD-Sponsor muss den FAA Folgendes zur Verfügung stellen:

i. Unterlagen zur wiederkehrenden Beurteilung,

ii. Fly-out-Aufzeichnungen,

iii. Unterlagen zur Überprüfung der Sicherheitsmerkmale des Simulators (ORA.FSTD.115 (b) Anlagen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011), und

iv. Änderungen an dem veröffentlichten Datenblatt der EASA zu FSTD.

(b) Das Handbuch für die Bedienstation für Lehrer enthält die Bedienungsanweisungen nach EU-Normen.

(c) Die Einstellungen und Angaben zur Bedienstation für Lehrer stehen im Einklang mit dem Internationalen Einheitensystem (SI).

(d) Es ist mindestens ein Modell eines erklärten europäischen Flughafens/Flugplatzes für die Qualifikation mit eigenen Modellierungs- und Navigations/Kommunikationsfunktionen zu beurteilen.

(e) Es sind Instrumentenanflüge der Kategorie I, II oder III (wie jeweils zutreffend) und Starts bei geringer Sicht von einem europäischen Flughafen mit den entsprechenden, über die Bedienstation für Lehrer auswählbaren Einstellungen nachzuweisen.

(f) Der FFS hat die europäische Konfiguration des simulierten Flugzeugs widerzuspiegeln.

(g) Während der Beurteilung ist eine fortlaufende, ununterbrochene Flugphase durchzuführen.

(h) Während jeder Beurteilung sind alle in der Qualifikationsbescheinigung des FSS aufgelisteten Triebwerke zu beurteilen.

(i) Werden für mehrere Luftfahrtelektronikkonfigurationen auf einem FFS mehrere FFS-Qualifikationsbescheinigungen der EASA erteilt, ist während jeder Beurteilung jede Konfiguration – mit jeder Triebwerksanpassung, soweit zutreffend – zu beurteilen

(j) Es sind FFS-spezifische objektive, funktionale und subjektive Tests nach den geltenden europäischen Anforderungen, die nicht unter das geltende FSS-Standardniveau der FAA für die Qualifikation fallen, durchzuführen.

2. BESONDERE BEDINGUNGEN DER FAA FÜR ZUGELASSENE FLUGSIMULATOREN (FFS) IN DER EU IN DER KATEGORIE FLUGZEUGE UND LUFTFAHRZEUGE

2.1. Die in den TIP-S näher erläuterten besonderen Bedingungen, auf die in Abschnitt 4.2.1 Bezug genommen wird, sind Folgende:

(a) Der FFS-Betreiber hat

i) der Luftfahrtbehörde oder der EASA Nachweise darüber zu erbringen, dass die Richtlinien der FAA zu FSTD in das MQTG aufgenommen wurden, und

ii) Änderungen an der veröffentlichten FSS-Konfigurationslist der FAA zu kennzeichnen.

(b) Das Betriebshandbuch für die Bedienstation für Lehrer hat die Betriebsanweisungen nach den US-Normen zu enthalten.

(c) Die Einstellungen und Anzeigen der Bedienstation für Lehrer hat den US-amerikanischen Maßeinheiten zu entsprechen.

(d) Es ist mindestens ein Modell eines erklärten US-amerikanischen Flughafens/Flugplatzes für die Qualifikation mit eigenen Modellierungs- und Navigations/Kommunikationsfunktionen zu beurteilen.

(e) Es sind Instrumentenanflüge der Kategorie I, II oder III (wie jeweils zutreffend) und Starts bei geringer Sicht von einem US-amerikanischen Flughafen mit den entsprechenden, über die Bedienstation für Lehrer auswählbaren Einstellungen nachzuweisen.

(f) Der FFS hat die US-amerikanische Konfiguration des simulierten Flugzeugs widerzuspiegeln.

(g) Während jeder Beurteilung sind alle in der Qualifikationsbescheinigung der FAA für den FFS angegebenen Konfigurationen zu beurteilen.

(h) Es ist ein Anflug zu einer versetzten Piste an einem US-amerikanischen Flughafen mit dem maximalen nachgewiesenen Landegewicht durchzuführen.

(i) Es sind FFS-spezifische objektive, funktionale und subjektive Tests nach den geltenden US-amerikanischen Anforderungen, die nicht unter das geltende FSS-Standardniveau der EU für die Qualifikation fallen, durchzuführen.

Paraphen: ____ (EG)/_____ (FAA)

Anlage 2

MAßNAHMEN DER LUFTFAHRTBEHÖRDEN

Die im Auftrag der FAA handelnde zuständige Luftfahrtbehörde führt für die wiederkehrenden Beurteilungen eines jeden unter diesen Anhang fallenden FFS folgende Maßnahmen durch, die in den TIP-S weiter ausgeführt werden:

1. Zeitplanung der wiederkehrenden Beurteilung und Mitteilung des geplanten Termins für die Beurteilung an die FAA.

2. Vorbereitung der Beurteilung. Der/die die Beurteilung durchführende(n) Inspektor(en) der Luftfahrtbehörde

   (a) ermittelt/ermitteln die besonderen Bedingungen,
   (b) holt/holen die entsprechenden Formulare und Checklisten ein und
   (c) Stellt/stellen alle zwischen den wiederkehrenden Beurteilungen erfolgten Änderungen fest.

3. Durchführung der Beurteilung unter Berücksichtigung der besonderen Bedingungen und der entsprechenden Bestimmungen in den TIP-S.

4. Durchführung von Tätigkeiten im Anschluss an die Beurteilung, darunter:

   (a) Übermittlung folgender Informationen/Dokumente an die FAA innerhalb von fünf Werktagen nach dem Abschluss der Beurteilung:
      i. Beurteilungsbericht,
      ii. FFS-Konfigurationsliste und
      iii. Bericht zu den besonderen Bedingungen.

   (b) Durchführung des Besuchs vor Ort gemäß Absatz 4.5.1 des Anhangs.

Paraphen: ____ (EG)/_____ (FAA)

Paraphen: ____ (EG)/_____ (FAA)