



STANOVISKO č. 05/2012

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ZE DNE 22. LISTOPADU 2012

**k nařízení Komise, kterým se stanoví prováděcí pravidla týkající se
provozovatelů obchodní letecké dopravy ze třetích zemí**

a

**k nařízení Komise, kterým se stanoví prováděcí pravidla týkající se schvalování
provozovatelů ze třetích zemí agenturou**

„Provozovatelé ze třetích zemí“

Obsah

Shrnutí	4
Vysvětlivka.....	5
I. Obecně.....	5
II. Oblast působnosti stanoviska	5
III. Struktura pravidla	5
IV. Konzultace	7
Předmětné nařízení o provozovatelích ze třetích zemí	8
I. Oblast působnosti.....	8
II. Přehled reakcí	8
III. Vysvětlivky.....	8
Příloha 1 – Část TCO.....	10
I. Obecně.....	10
II. Přehled reakcí	10
III. Vysvětlivky.....	13
IV. Ekonomický a administrativní dopad změn oproti dokumentu CRD	16
V. Část TCO	17
VI. Změny oproti dokumentu CRD	17
VII. Oddíl I Obecné požadavky	17
<i>Konkrétní otázky.....</i>	<i>17</i>
TCO.100 Oblast působnosti	17
TCO.110 Oznámené rozdíly oproti úmluvě ICAO	17
Oddíl II Letový provoz.....	17
<i>Konkrétní otázky</i>	<i>17</i>
TCO.200 Obecné požadavky	17
Oddíl IV Schvalování provozovatelů ze třetích zemí.....	18
<i>Konkrétní otázky</i>	<i>18</i>
TCO.300 Žádost o oprávnění.....	18
TCO.315 Zachování platnosti	18
VIII Část ART	18
IX Oddíl I Obecná ustanovení.....	18
<i>Konkrétní otázky.....</i>	<i>19</i>

ART.110 Výměna informací	19
ART.200 Postup počátečního hodnocení – obecně	19
ART.205 Postup počátečního hodnocení – provozovatelé ze třetích zemí, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy	19
ART.210 Vydání oprávnění	19
ART.215 Monitorování	20
ART.220 Plán monitorování	20
ART.230 Nálezy a nápravná opatření	20
ART.235 Omezení, pozastavení a zrušení oprávnění	20

Shrnutí

Toto stanovisko obsahuje následující dokumenty:

- předmětné nařízení o provozovatelích ze třetích zemí (TCO),
- Příloha 1 – Část TCO, požadavky na provozovatele ze třetích zemí,
- Příloha 2 – Část ART, požadavky na úřady v souvislosti se schvalováním provozovatelů ze třetích zemí.

Toto stanovisko je výsledkem rozsáhlého procesu konzultací, na němž se podílely úřady, sdružení a provozovatelé. Předkládá aktualizovaný návrh pravidel týkajících se provozovatelů ze třetích zemí, kteří provádějí provoz v obchodní letecké dopravě do EU, v rámci EU nebo z EU (část TCO), jakož i návrh pravidel týkajících se počátečního schvalování provozovatelů ze třetích zemí, trvalého monitorování provozovatelů ze třetích zemí a přijímání opatření v návaznosti na nálezy v souvislosti s provozovateli ze třetích zemí (část ART).

Při vývoji těchto pravidel agentura vycházela z těchto cílů:

- zajistit vysokou úroveň bezpečnosti,
- vytvořit zvláštní a přiměřený soubor pravidel týkajících se provozovatelů ze třetích zemí,
- zajistit pružnost a účinnost pro provozovatele ze třetích zemí a pro agenturu.

Z připomínek a reakcí, které agentura obdržela, vyplynuly tyto hlavní problémy a obavy:

- možnost odvetných opatření vůči provozovatelům z EU,
- přiměřenost metod posuzování,
- vztah mezi pravidly, jež byla navržena v oznámení NPA 2011-05, a nařízením (ES) č. 2111/2005,
- předpokládané poplatky v souvislosti se schvalováním provozovatelů ze třetích zemí a trvalým dozorem nad nimi.

Vysvětlivka

I. Obecně

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008¹ (dále jen „základní nařízení“) ve znění nařízení (ES) č. 1108/2009² stanoví náležitý a úplný rámec pro definování a uplatňování společných technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví.
2. Účelem tohoto stanoviska je pomoci Evropské komisi při stanovování prováděcích pravidel týkajících se provozovatelů ze třetích zemí.
3. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)³ v souladu s článkem 19 základního nařízení.

II. Oblast působnosti stanoviska

4. Stanovisko obsahuje tyto dokumenty:
 - předmětné nařízení o provozovatelích ze třetích zemí,
 - příloha 1 – část TCO, požadavky na provozovatele ze třetích zemí,
 - příloha 2 – část ART, požadavky na úřady v souvislosti se schvalováním provozovatelů ze třetích zemí.

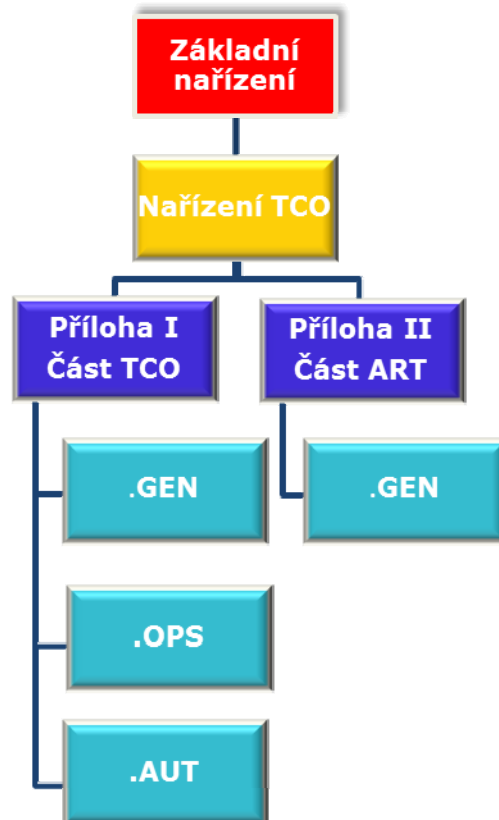
III. Struktura pravidla

5. Přehled příloh nařízení o provozovatelích ze třetích zemí podává tento diagram:

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES. *Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1–49.*

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/33/ES. *Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51–70.*

³ Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu (postup při tvorbě předpisů). *EASA MB 01-2012, 13.3.2012.*

Obrázek 1: Přílohy nařízení o provozovatelích ze třetích zemí

6. Část TCO obsahuje požadavky na provozovatele ze třetích zemí provozující obchodní leteckou dopravu do Evropské unie, v rámci Evropské unie a z Evropské unie.
7. Tuto část tvoří tři oddíly:
 - oddíl I – Obecné požadavky,
 - oddíl II – Letový provoz,
 - oddíl III – Schvalování provozovatelů ze třetích zemí.
8. Oznámení o navrhovaných změnách (NPA) 2011-05 obsahovalo (v hlavě AR-TCO) požadavky stanovující, jak bude agentura postupovat při schvalování provozovatelů ze třetích zemí a jak bude vykonávat dozor nad těmito provozovateli. Tyto požadavky doplňovaly obecné požadavky stanovené v oddílech I až III části ARO.GEN (zveřejněné ve stanovisku 04/2011⁴), které by se vztahovaly také na agenturu při schvalování provozovatelů ze třetích zemí a vykonávání dozoru nad nimi.
9. Část ART obsahuje všechny tyto požadavky, včetně příslušných požadavků obsažených v oddílech I a II části ARO.GEN, které se vztahují na agenturu při schvalování a monitorování provozovatelů ze třetích zemí provádějících lety do EU, v rámci EU a z EU.

⁴ Stanovisko 04/2011 Návrh nařízení Komise (EU) č. .../... ze dne ... o požadavcích na úřady a požadavcích na organizace. Dostupné na webové stránce agentury na adrese <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

10. Tato část je složena ze dvou oddílů:
- oddíl 1 – Obecná ustanovení,
 - oddíl 2 – Schvalování, dozor a donucování.

IV. Konzultace

11. Toto stanovisko je založeno na oznámení NPA 2011-05, jež obsahuje předběžné návrhy prováděcích pravidel (IR) a souvisejících přijatelných způsobů průkazu (AMC) a poradenského materiálu (GM) pro agenturu a provozovatele ze třetích zemí.
12. NPA bylo zveřejněno na webových stránkách agentury (www.easa.europa.eu) 1. dubna 2011 a lhůta pro veřejné konzultace vypršela 8. července 2011. Agentura obdržela 234 připomínky od 39 přispěvatelů, včetně vnitrostátních leteckých úřadů (NAA), profesních organizací a soukromých společností.
13. Agentura rovněž svolala několik schůzek s představiteli členských států a leteckého odvětví, kteří poskytli agentuře poradenství ke konkrétním otázkám, např. ohledně přiměřenosti metod posuzování a vztahu s nařízením (ES) č. 2111/2005⁵.
14. Na základě rozsáhlých konzultací s úřady, sdruženími a provozovateli zveřejnila agentura 26. ledna 2012 dokument připomínek a odpovědí (CRD). Lhůta vyhrazená pro reakce vypršela 26. března 2012. Agentura obdržela 29 reakcí od 11 vnitrostátních leteckých úřadů, profesních organizací a soukromých společností.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES, *Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15–22.*

Předmětné nařízení o provozovatelích ze třetích zemí**I. Oblast působnosti**

15. Předmětné nařízení stanoví obecnou použitelnost částí, jež zahrnuje, a navrhuje přechodná opatření.

II. Přehled reakcí

16. Reakce, jež agentura obdržela v souvislosti s předmětným nařízením, se týkaly kritérií způsobilosti provozovatelů ze třetích zemí, přechodných opatření a ustanovení o vstupu v platnost.

III. Vysvětlivky

17. Předmětné nařízení zveřejněné v tomto stanovisku obsahuje v souladu s čl. 4 odst. 1 písm. d) a článkem 9 základního nařízení požadavky na provozovatele ze třetích zemí používající letadla zapsaná v leteckém rejstříku ve třetí zemi.
18. Článek 2 obsahuje definice pojmů použitých v předmětném nařízením a v přílohách 1 a 2 tohoto nařízení. Definice provozu v obchodní letecké dopravě (CAT) je odvozena z přílohy 6 úmluvy ICAO a je poněkud pozměněna tak, aby zohlednila definici „obchodního provozu“, kterou obsahuje čl. 3 písm. i) základního nařízení. Je to stejná definice jako definice použitá v nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012. Definice „hlavního místa obchodní činnosti“ je sladěna s definicí použitou v příloze I nařízením Komise (EU) č. 965/2012. Byla přidána definice „alternativních způsobů průkazu“ s cílem dosáhnout sladění s přílohou VI nařízením Komise (EU) č. 290/2012, kterým se mění nařízením Komise (EU) č. 1178/2011, a přílohou II nařízením Komise (EU) č. 965/2012. V souvislosti s nově zaváděným přístupem k nepravidelným letům byla přidána definice „letu“. Tato definice je rovněž použita v nařízením (ES) č. 1008/2008.
19. Článek 3 obsahuje požadavek, že provozovatelé ze třetích zemí musí být držiteli oprávnění vydaného agenturou v souladu s přílohou 2 tohoto nařízení.
20. Vypuštěn byl článek 4 „Způsobilost“.
21. Článek 4 obsahuje ustanovení o vstupu v platnost. Odstavec 2 stanoví, že příslušné úřady členských států i nadále vydávají a obnovují provozní povolení nebo rovnocenné dokumenty podle vnitrostátního práva členských států do uplynutí 30 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost nebo dokud agentura nepřijme rozhodnutí v souladu s ustanoveními přílohy 2 tohoto nařízení. Tento přístup byl zvolen proto, aby se umožnilo pokračování stávajícího provozu provozovatelů ze třetích zemí do EU, neboť členské státy mají zavedeny různé systémy schvalování a uplatňují různou dobu platnosti provozních povolení, jež udělují. Navrhuje se přechodné období v trvání 30 měsíců, aby umožnilo agentuře náležitou přípravu na vydávání oprávnění provozovatelům ze třetích zemí a jejich monitorování. Pokud některý členský stát provozní povolení nevydává, měl by provozovatel ze třetí země po vstupu tohoto nařízení v platnost požádat agenturu o oprávnění. Agentura žádost posoudí v souladu s ustanoveními přílohy 2 tohoto nařízení. O oprávnění

musí provozovatel požádat nejpozději 6 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost. Žádosti obdržené po uplynutí této lhůty by nemusely být vyřízeny před vypršením 30měsíčního období, což znamená, že až do vydání oprávnění agenturou by provoz do EU zřejmě musel být zastaven.

Příloha 1 – Část TCO**I. Obecně**

22. Část TCO, jak je navrhována v tomto stanovisku, se skládá ze tří oddílů:
- oddíl I – Obecné požadavky,
 - oddíl II – Letový provoz,
 - oddíl III – Schvalování provozovatelů ze třetích zemí.
23. Text navržený v tomto stanovisku odráží změny, ke kterým došlo v původních návrzích agentury (zveřejněných v rámci NPA 2011-05) a které jsou výsledkem veřejných konzultací, jakož i další změny provedené na základě analýzy a posouzení reakcí na dokument CRD.

II. Přehled reakcí

24. Jak naznačily již připomínky k oznámení NPA 2011-05, reakce na dokument CRD se zaměřily na možnost odvetu ze strany vnitrostátních leteckých úřadů třetích zemí, které by v případě zvýšení poplatků za schvalování jejich provozovatelů mohly zavést reciproční poplatky. Zvýšení poplatků navíc není považováno za vhodné i proto, že agentura není úřadem pro certifikaci a dozor.
25. Jak bylo uvedeno již v dokumentu CRD, agentura je toho názoru, že otázka poplatků nespadá do oblasti působnosti tohoto stanoviska. Všechny vyjádřené obavy budou pečlivě zváženy a posouzeny v průběhu změny nařízení Komise (ES) č. 593/2007⁶, takzvaného „nařízení o poplatcích a platbách“, kde budou stanoveny veškeré podrobnosti.
26. Opakovaně byly vyjádřeny také výhrady k navrženým metodám posuzování provozovatelů ze třetích zemí, neboť návrh uvedený v dokumentu CRD je stále považován za neúměrný, příliš složitý, příliš komplexní ve vztahu k zásadě vzájemného uznávání platnosti osvědčení podle Chicagské úmluvy a nepřiměřeně zatěžující provozovatele ze třetích zemí. Posuzování provozovatelů ze třetích zemí by proto mělo být zjednodušeno a mělo by se omezit pouze na přezkum dokumentů. Tento přezkum dokumentů by měl vycházet ze všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností provozu (USOAP) organizace ICAO, celosvětového rejstříku osvědčení leteckých provozovatelů (AOC) organizace ICAO a programu mezinárodního auditu provozní bezpečnosti (IOSA).
27. Bylo rovněž poukázáno na to, že nezbytné právní nástroje k zajištění bezpečnosti občanů EU stanoví již nařízení (ES) č. 2111/2005 a že programy na místě by měly být prováděny podle nařízení č. 2111/2005.
28. Některé zainteresované strany se navíc domnívají, že s tímto návrhem agentura fakticky přejímá povinnosti dozoru od státu provozovatele nebo státu zápisu letadla do leteckého rejstříku. Agentuře bylo sděleno, že povinnosti dozoru nad

⁶ Nařízení Komise (ES) č. 593/2007 ze dne 31. května 2007 o poplatcích a platbách vybíraných Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví.

bezpečností by neměly být z členských států organizace ICAO přesouvány na agenturu.

29. Hlavní roli při výkonu bezpečnostního dozoru nad každým provozovatelem ovšem hraje stát, který provozovateli vydal osvědčení leteckého provozovatele (AOC). Agentura plně respektuje povinnosti, jež státu provozovatele ukládá Chicagská úmluva a nemá v úmyslu jakékoli výše uvedené povinnosti přejímat. Proces schvalování provozovatelů ze třetích zemí by měl být chápán spíše jako validační proces, jehož cílem je ověřit spolehlivost původně certifikovaných informací.
30. Z obdržených reakcí agentura dále vyrozuměla, že způsob, jakým je metoda posuzování prezentována v jejím původním návrhu, a vysvětlení poskytnuté v oznámení NPA a dokumentu CRD by mohly vyvolat představu, že metoda posuzování je dosti přísná a rozšiřuje mandát agentury, který jí udělil zákonodárce. Jak bylo uvedeno výše, agentura nikdy neměla v úmyslu přejímat úlohu státu vykonávajícího dozor nebo uplatňovat rigidní metody posuzování.
31. S cílem náležitě odrazit tento záměr v textu a vyhnout se, pokud jde o úlohu agentury, jakékoli nejednoznačnosti byla ustanovení v části ART týkající se metod posuzování v počáteční fázi a ve fázi monitorování upravena. Podrobnější vysvětlení bude poskytnuto v odstavcích 39–50.
32. V některých reakcích bylo opakovaně uvedeno, že v tomto oznámení NPA se dostatečně neodráží zásada vzájemného uznávání platnosti osvědčení a že by agentura měla uznávat platnost osvědčení leteckých provozovatelů vydaných jinými státy, jak to stanoví bod 4.2.2.1 části I přílohy 6 úmluvy ICAO.
33. Jak bylo již uvedeno v dokumentu CRD, článek 33 Chicagské úmluvy stanoví, že „osvědčení o způsobilosti k letu, diplomy a letecké legitimace, vydané nebo za platné uznané smluvním státem, v němž letadlo jest zapsáno do rejstříku, musí být ostatními smluvními státy uznány za platné s výhradou, že podmínky, za kterých tato osvědčení, diplomy nebo legitimace byly vydány nebo za platné uznány, se rovnají minimálním podmínkám, které budou moci být čas od času stanoveny podle Úmluvy, nebo jsou přísnější“. Agentura bude článek 33 Chicagské úmluvy, pokud jde o osvědčení letové způsobilosti/kvalifikovanosti a průkazy způsobilosti, během celého procesu schvalování žádostí provozovatelů ze třetích zemí v největší možné míře respektovat. Uznávání platnosti osvědčení leteckých provozovatelů se však tento článek, ani žádný jiný článek Chicagské úmluvy netýká. Požadavek na uznávání platnosti byl rozšířen na osvědčení leteckých provozovatelů bodem 4.2.2.1 části I přílohy 6. Nepředpokládá se, že by zásada vzájemného uznávání platnosti osvědčení leteckých provozovatelů, jak je stanovena v bodě 4.2.2.1 části I přílohy 6 úmluvy ICAO, byla uplatňována bez omezení. Osvědčení leteckého provozovatele vydané jiným státem musí být uznáno jako platné jedině „za předpokladu, že požadavky, podle kterých bylo osvědčení vydáno, jsou alespoň rovnocenné použitelným standardům stanoveným v této příloze“. Část TCO byla navržena tak, aby tuto předběžnou podmínku přesně zaručovala. Procesem schvalování se ověřuje, že požadavky, podle kterých bylo osvědčení leteckého provozovatele vydáno jiným státem, jsou alespoň rovnocenné použitelným normám.
34. Reakce týkající se vztahu mezi částí TCO a **nařízením (ES) č. 2111/2005** znovu potvrdily důležitost toho, aby obě tato nařízení byla správně formulována. Je třeba vyhnout se zdvojení postupů, a proto by oba tyto procesy měly být jasné

odlišeny. Agentuře bylo rovněž sděleno, že ke zrušení oprávnění by mělo docházet až po přijetí rozhodnutí o zahrnutí dotyčného provozovatele do bezpečnostního seznamu EU. Bylo považováno za rozumné, aby byly zvažovány rovněž žádosti provozovatelů, kteří podléhají zákazům provozování letecké dopravy, jako součást procesu rušení zákazů provozování letecké dopravy. Vyskytly se však i některé protichůdné reakce. V jedné reakci byla zásada, aby provozovatelům, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy, bylo umožněno žádat o oprávnění, odmítnuta, neboť by to mohlo vést k rozporným rozhodnutím, zatímco v jiné reakci byl takový přístup uplatněný v původním návrhu uvítán. Zásada odražená v původním návrhu, aby to bylo umožněno pouze provozovatelům, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy z důvodu špatné výkonnosti provozovatele, byla zpochybněna, neboť by to bylo diskriminační vůči provozovatelům, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy z důvodu nedostatečného dozoru ze strany státu, který nad nimi vykonává dozor.

35. Agentura potvrzuje, že souhra nařízení (ES) č. 2111/2005 a části TCO rozhodně musí být koordinovaná. Agentura proto v úzké spolupráci s Komisí sladila a synchronizovala část TCO tak, aby byla zajištěna bezproblémová integrace, jež zabrání přijímání rozporuplných opatření, a jasně vymezené pravomoci. Za tímto účelem agentura provedla další úpravy v ustanoveních předmětného nařízení a části ART. Důležitý rozdíl mezi původním návrhem a tímto stanoviskem spočívá v tom, že o oprávnění mohou nyní žádat všichni provozovatelé ze třetích zemí, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy. Podrobnější vysvětlení, jak hodlá agentura dosáhnout souhry s nařízením (ES) č. 2111/2005, bude podáno v odstavcích 51–60.
36. Byly vysloveny také obavy týkající se lhůty pro podání žádosti. Lhůtu pro podání žádosti o plánované letecké služby nebo sérii neplánovaných leteckých služeb bylo doporučeno zkrátit na 30 dnů. Bylo také považováno za důležité, aby pravidla výslovně stanovila, že v případě neočekávaných naléhavých provozních potřeb (příležitostné lety) by žádosti mohly být podávány krátce před zamýšleným datem zahájení takového provozu. Někteří navrhovali, aby u příležitostných letů byla lhůta výrazně zkrácena (na 3 až 7 dnů) nebo aby provozovatelé provádějící pouze 3 až 6 letů byli z povinnosti být držitelem oprávnění vyjmuti.
37. Na základě reakcí agentura dospěla k závěru, že lhůta pro podání žádostí by u plánovaných leteckých služeb nebo u programu neplánovaných leteckých služeb měla být zkrácena na 30 dnů. V případě naléhavých provozních potřeb byla lhůta pro podání žádosti zkrácena na 7 dnů před plánovaným datem zahájení provozu. Oprávnění k takovým letům je však omezeno na nejvýše 4 lety během nejvýše 12 po sobě následujících měsíců. Provozovatel navíc může takové oprávnění získat pouze jednou v každém kalendářním roce.
38. Povinnost vyřídit žádost ve výše uvedené lhůtě byla přenesena na agenturu, a proto byla přenesena do čl. ART.200 písm. b).

III. Vysvětlivky

Metody posuzování

39. Jak je uvedeno výše v tomto stanovisku, žádat o oprávnění jsou způsobilí všichni provozovatelé ze třetích zemí, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy. V důsledku toho bylo provedeno v procesu posuzování rozlišení z hlediska kontroly mezi provozovateli, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy, a provozovateli, na které se zákaz provozování letecké dopravy nevztahuje.
40. U **provozovatelů, na které se zákaz provozování letecké dopravy nevztahuje**, bude převládajícím prvkem schvalovacího procesu přezkum dokumentů. Bude založen na mezinárodně uznávaných zprávách bezpečnostního auditu, jako je program USOAP organizace ICAO, prohlídkách na odbavovací ploše a jiných uznávaných bezpečnostních informacích, např. výsledcích programu IOSA. Kombinace informačních zdrojů a vhodného a vyváženého zvažování bezpečnostních informací získaných během samotného procesu zaručí co možná největší objektivitu a přiměřenost.
41. Pouze v případech vyžadujících podrobnější posouzení, které nelze řešit pouhým přezkumem, např. při dodání nedostatečné nebo neaktuální dokumentace nebo v případě, že vznikne podezření na ohrožení bezpečnosti, provede agentura důkladnější posouzení. Takové další posouzení se však omezí na rozsah nezbytný pro nabytí důvěry. U provozovatelů, na které se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy, se v počáteční fázi nepředpokládají žádné audity.
42. Metoda posuzování uplatňovaná v případě **provozovatelů, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy**, bude v porovnání s posuzováním provozovatelů, na které se zákaz provozování letecké dopravy nevztahuje, z hlediska kontroly komplexnější, neboť agentura bude navíc provádět audity na místě v prostorách daného provozovatele, a to za následujících podmínek, jež jsou stanoveny v čl. ART.205 písm. c):
- výsledek provedených posouzení včetně informací získaných při konzultacích/šetřeních provedených podle nařízení (ES) č. 2111/2005 ukáže, že existuje možnost, že audit bude mít kladný výsledek;
 - audit může být proveden v zařízeních provozovatele bez rizika ohrožení bezpečnosti jejich pracovníků, a
 - provozovatel s provedením auditu souhlasí.

Audit může zahrnovat posouzení dozoru, který nad žadatelem vykonává stát provozovatele. Podrobnější vysvětlení týkající se souhry s nařízením (ES) č. 2111/2005 bude podáno v odstavcích 51–60.

43. V případě, že nemůže být dosaženo důvěry, tj. pokud provozovatel nemůže prokázat shodu nebo jestliže je jasné, že stát provozovatele nezaručuje náležitý dozor, např. takový, jaký je stanoven v auditu programu USOAP, agentura oprávnění nevydává, neboť nebude sama konat v zastoupení jakožto úřad vykonávající dozor nad tímto konkrétním provozovatelem.

44. Ve fázi monitorování bude hlavní metodou rovněž přezkum dokumentů. Oblast působnosti monitorování bude stanovena na základě minulých činností v oblasti schvalování a monitorování.
45. Podle původního návrhu by se přezkum výkonnosti provozovatele uskutečňoval v intervalech nepřesahujících 24 měsíců. Podle současného návrhu může být tento 24měsíční interval prodloužen nejvýše na 48 měsíců, a to za následujících podmínek, které jsou stanoveny v článku ART.220:
- stát provozovatele vykonává dostatečný dohled,
 - provozovatel včas hlásí změny,
 - nebyly vydány žádné nálezy úrovně 1, a
 - veškerá nápravná opatření jsou prováděna přiměřeně a včas.
46. Za zmínku stojí, že tento interval může být zkrácen, jestliže existují známky toho, že výkonnost provozovatele a/nebo státu v oblasti bezpečnosti se zhoršuje.
47. Bylo zavedeno nové ustanovení o donucovacích opatřeních. Zvláštní postup bude uplatňován v případě „pozastavení“ nebo „zrušení“ oprávnění. Agentura nejprve oprávnění pozastaví. Pozastavením oprávnění agentura fakticky omezí riziko, neboť provozovateli již není povoleno provádět provoz v EU. Po pozastavení bude následovat zrušení oprávnění, jestliže provozovatel (podle části-TCO) nebo stát provozovatele (podle nařízení (ES) č. 2111/2005) nebude během 6 (+3) měsíců schopen prokázat, že byla přijata úspěšná nápravná opatření, nebo bude-li provozovatel v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005 zahrnut do bezpečnostního seznamu EU.
48. Agentura může u provozovatele provést audit jen po pozastavení oprávnění. Takový audit bude v počáteční fázi proveden podle stejných požadavků jako u provozovatelů, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy.
49. Závěrem nutno uvést, že při vývoji tohoto stanoviska se vycházelo z čl. 9 odst. 5 písm. d) základního nařízení, který stanoví, aby postup získávání oprávnění povolení byl jednoduchý, úměrný, nákladově efektivní a účinný ve všech případech, umožňující, aby požadavky a prokazování shody byly úměrné složitosti provozu a obsaženým rizikům. Jeho cílem je zajistit správnou rovnováhu mezi minimalizací byrokratických překážek pro mezinárodní provozovatele a zajištěním vysoké úrovně bezpečnosti v rámci EU. Kombinace informačních zdrojů a vhodného a vyváženého zvažování bezpečnostních informací získaných během samotného procesu zaručí co možná největší objektivitu a úměrnost. Plánovaný přezkum dokumentů bude jednoznačně tvořit rozhodující prvek procesu schvalování. Proces schvalování by však neměl být bezobsažnou formalitou. Jeho účelem je zabezpečit vysokou úroveň bezpečnosti v EU. Stanovisko se proto zabývá případy, jež vyžadují další posouzení. Audity se předpokládají v počáteční fázi pouze u provozovatelů, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy podle nařízení (EU) č. 2111/2005 nebo po pozastavení stávajícího oprávnění.
50. Část TCO předpokládá jednotný postup při posuzování provozovatelů ze třetích zemí s cílem harmonizovat v současnosti rozdílné vnitrostátní systémy v EU. V budoucnu bude provozovatel ze třetí země žádat o oprávnění pouze jednou a toto oprávnění bude platné pro celou EU. Bude existovat jeden jednotný soubor kritérií pro posouzení (normy organizace ICAO), což zabrání riziku, že by provozovatelé z třetích zemí podléhali v rámci EU vzájemně si odporujícím

požadavkům. A konečně, tato kritéria posuzování budou uplatňována jedním úřadem, čímž se posílí spravedlivý přístup a transparentnost.

Vztah mezi částí TCO a nařízením (ES) č. 2111/2005

51. Podle předchozího návrhu (CRD k NPA 2011-05) by agentura zvažovala pouze žádosti provozovatelů zahrnutých do bezpečnostního seznamu EU z důvodu špatné výkonnosti samotného provozovatele.
52. Po posouzení možnosti navržené v některých reakcích na CRD, aby všichni provozovatelé, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy, mohli požádat o oprávnění, dospěla agentura k závěru, že by to výrazně posílilo synchronizaci postupů prováděných podle části TCO a podle nařízení (ES) č. 2111/2005. Kromě toho, jak je uvedeno výše, agentura vyvinula úsilí formulovat proces posuzování tak, aby byl zcela slučitelný s mechanismem stanoveným v nařízení (ES) č. 2111/2005.
53. Agentura bude vyřizovat žádost v následujících krocích. Jakmile obdrží žádost od provozovatele, na kterého se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy, uplatní nejprve příslušný postup pro posuzování, který je používá v případě provozovatelů, na něž se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy, a určí, zda byl provozovateli vysloven zákaz z důvodu jeho špatné výkonnosti nebo z důvodu nedostatečného dozoru státu provozovatele. V druhém z obou uvedených případů bude agentura informovat Komisi [čl. ART.205 písm. b)] a očekávat rozhodnutí Komise, zda by bylo vhodné podrobit dotýčný stát šetření podle nařízení (ES) č. 2111/2005. Pokud výsledek počátečního posouzení podle části TCO a případného šetření podle nařízení (ES) č. 2111/2005 bude kladný, agentura bude pokračovat ve vyřizování žádosti a provede u provozovatele audit na místě. Takový audit může zahrnovat posouzení dozoru prováděného státem provozovatele nad příslušným provozovatelem, pokud existují důkazy o závažných nedostatcích v dozoru nad provozovatelem.
54. Výsledek auditu bude oznámen Komisi [čl. ART.205 písm. e)]. To Komisi umožní připravit se na možné přijetí rozhodnutí ve Výboru pro leteckou bezpečnost. V případě záporného výsledku není vyžadováno žádné další rozhodnutí podle nařízení (ES) č. 2111/2005 a agentura žádost zamítne (článek ART.210). V případě kladného výsledku může Komise sama rozhodnout o vymazání žadatele, a bude-li to považováno za nezbytné, i všech ostatních provozovatelů z daného státu z bezpečnostního seznamu EU. Jakmile bude provozovatel vymazán z bezpečnostního seznamu EU, agentura mu udělí oprávnění (článek ART.210).
55. V případě, že se na provozovatele vztahuje zákaz provozování letecké dopravy z důvodu bezpečnostních problémů přímo na straně provozovatele, agentura okamžitě po obdržení žádosti zahájí příslušný postup, neboť šetření u státu provozovatele podle nařízení (ES) č. 2111/2005 nebude nutné. Pokud výsledek posuzování agenturou bude kladný, může Komise sama podniknout kroky k vymazání dotýčného provozovatele z bezpečnostního seznamu EU.
56. Část TCO rovněž zajišťuje shodu s nařízením (ES) č. 2111/2005, pokud jde o provozovatele, na které se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy. V případě, že agentura rozhodne o zamítnutí oprávnění, oznámí to Komisi [článek

- ART.110]. Komise pak může zvážit zahrnutí dotyčného provozovatele do bezpečnostního seznamu EU.
57. Pokud je důvodem zamítnutí, že stát provozovatele nevykonává dostatečný dozor nad konkrétním provozovatelem, mohla by Komise zvážit zákaz provozování letecké dopravy pro všechny provozovatele podléhající dozoru ze strany tohoto státu. V takovém případě agentura zamítne případné žádosti ostatních provozovatelů z dotyčného státu.
58. Toto stanovisko zajišťuje rovněž shodu s nařízením (ES) č. 2111/2005, pokud jde o donucovací opatření přijímaná agenturou. Agentura nejprve oprávnění pouze omezí nebo pozastaví. Tím se na jedné straně okamžitě zcela omezí riziko, neboť praktický důsledek se rovná zakazu provozování letecké dopravy, a na straně druhé to Komisi umožní splnit její úlohu zvážením, zda zahrne dotyčného provozovatele do bezpečnostního seznamu.
59. Pokud agentura omezí nebo pozastaví oprávnění, oznámí to Komisi [čl. ART.110 písm. a) bod 2]. Je-li omezení nebo pozastavení odůvodněno závažným bezpečnostním problémem na straně státu provozovatele, mohla by Komise rozhodnout o zahájení společné konzultace s dotyčným státem podle nařízení (ES) č. 2111/2005. Pokud je výsledek takové konzultace záporný, zahrne Komise dotyčného provozovatele (a všechny provozovatele z tohoto státu) do bezpečnostního seznamu EU, a jakmile je provozovatel zahrnut do přílohy A (úplný zákaz), agentura změní pozastavení ve zrušení oprávnění. V případě, že je provozovatel zahrnut do přílohy B (omezení provozování letecké dopravy), agentura toto omezení ponechá [článek ART.235].
60. A konečně, členské státy mají možnost v naléhavém případě při řešení nepředvídaného bezpečnostního problému uložit individuální zákaz provozování letecké dopravy týkající se jejich vlastního území [článek 6 nařízení (ES) č. 2111/2005]. Aby se zabránilo přijetí rozporných opatření, příslušný členský stát by tento svůj záměr měl okamžitě oznámit agentuře [čl. ART.110 písm. c)]. Agentura pak přijme opatření k omezení nebo pozastavení oprávnění [čl. ART.235 písm. a) bod 3].

IV. Ekonomický a administrativní dopad změn oproti dokumentu CRD

61. Aktivnější přístup a posílení monitorování provozovatelů ze třetích zemí stanovené základním nařízením mají samozřejmě finanční dopad. Revidovaná metodika je zaměřena na další minimalizaci souvisejících nákladů tím, že se upustí od pravidelných auditů, a pomocí vyřizování žádostí prostřednictvím souboru dotazníků a přezkumu dokumentů. Navrhovaný postup dále zajistí úměrné rozmístění zdrojů agentury tak, aby byly zaměřeny na posuzování provozovatelů, k nimž má agentura nižší důvěru.
62. Přímým dopadem změněného přístupu je odpadnutí nákladů na pracovní sílu a nákladů na nákladné a složité služební cesty se zapojením kvalifikovaných subjektů, zatímco podle původního návrhu by takové náklady představovaly pro letecké odvětví značnou zátěž. Vlastním žadatelům zase nevznikne administrativní zátěž v souvislosti s přípravou místních inspekci prováděných týmem agentury EASA.

63. Pokud jde o agenturu, předpokládá se, že revidované metody počátečního posouzení a monitorování sníží původně odhadovaný počet pracovníků o jednu třetinu. Propočít zdrojů je omezen na úkoly, které jsou prováděny přímo se žadateli a na které mohou být odpovídajícím způsobem přiděleny výsledné náklady. Účinnost postupu a zdrojů ve značné míře závisí na existenci specializovaného softwarového nástroje pro sběr a uchovávání informací o provozovatelích ze třetích zemí a pro komunikaci se žadateli, držiteli oprávnění, členskými státy a Komisí.
64. Nejistota i nadále panuje ohledně dopadu žádostí o oprávnění podávaných provozovateli, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy. V současné době je do bezpečnostního seznamu zahrnuto přibližně 300 provozovatelů a v případě, že o oprávnění požádají všichni, počet očekávaných vyřizování žádostí prudce vzroste, což bude mít výrazný dopad na potřebu zdrojů.

V. Část TCO

VI. Změny oproti dokumentu CRD

65. Jak je vysvětleno výše, některá ustanovení v části ART, která se týkají metod posuzování v počáteční fázi a ve fázi monitorování, byla pozměněna, aby se zajistilo splnění kritérií stanovených v čl. 9 odst. 5 písm. d) základního nařízení.
66. Další úpravy byly provedeny s cílem zajistit shodu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

VII. Oddíl I Obecné požadavky

67. Tento oddíl obsahuje obecné požadavky na provozovatele ze třetích zemí provádějící obchodní leteckou dopravu.
68. Většina pravidel v tomto oddíle odpovídá pravidlům části TCO.GEN původně navrženým v dokumentu CRD.

Konkrétní otázky

TCO.100 Oblast působnosti

69. Toto ustanovení se zavádí nově a stanoví oblast působnosti části TCO.

TCO.110 Oznámené rozdíly oproti úmluvě ICAO

70. Toto ustanovení bylo zavedeno z důvodu větší jasnosti. Odráží požadavek v čl. ART.200 písm. d), který ukládá agentuře určit normy organizace ICAO, u nichž může akceptovat zmírňující opatření, pokud stát provozovatele nebo stát zápisu letadla do leteckého rejstříku oznámí rozdíl oproti normě organizace ICAO.

Oddíl II Letový provoz

71. Tento oddíl obsahuje obecné požadavky na provozovatele ze třetích zemí provádějící obchodní leteckou dopravu.

Konkrétní otázky

TCO.200 Obecné požadavky

72. Odkaz v písmeni a) na platné předpisy státu provozovatele a státu zápisu letadla do leteckého rejstříku, jež uvádějí v platnost použitelné normy obsažené v přílohách úmluvy ICAO, byl vypuštěn s cílem zabránit tomu, že bude vykládán

tak, že agentura hodlá posuzovat provozovatele ze třetích zemí podle vnitrostátních předpisů třetích zemí. Jak je uvedeno výše, agentura jednoznačně nehodlá převzít úlohu příslušného úřadu vykonávajícího dozor.

73. Odkaz na „závažné incidenty“ v písmeni e) byl vypuštěn, protože se má za to, že představuje přílišnou zátěž pro provozovatele ze třetích zemí i agenturu. V případě nutnosti agentura pro obnovení takových údajů využije jiné odpovídající informační zdroje.

Oddíl IV Schvalování provozovatelů ze třetích zemí

74. Tento oddíl obsahuje požadavky týkající se schvalování provozovatelů ze třetích zemí provádějících obchodní leteckou dopravu.

Konkrétní otázky

TCO.300 Žádost o oprávnění

75. Jak je uvedeno výše, lhůta pro podání žádosti 90 dnů před zamýšleným provozem byla zkrácena na 30 dnů u plánovaných leteckých služeb, nebo u neplánovaných letů na 7 dnů s předložením plánu neplánovaných leteckých služeb. Oprávnění k neplánovaným letům je omezeno nejvýše na 4 lety během nejvýše 12 po sobě následujících měsíců a provozovatel ze třetí země může takové oprávnění získat pouze jednou v každém kalendářním roce. Pokud však neexistují na straně státu provozovatele nebo provozovatele žádné závažné bezpečnostní problémy a pokud může provozovatel prokázat, že existuje neočekávaná naléhavá provozní potřeba, může agentura rozhodnout i o vyřízení žádosti, která nebude podána nejpozději 7 dnů před zamýšleným provozem.

TCO.315 Zachování platnosti

76. V písm. a) bodu 4 se odráží, že oprávnění k neplánovaným letům bude vydáváno s omezenou platností.

VIII Část ART

77. Jak je uvedeno výše, agentura nikdy neměla v úmyslu přejímat úlohu státu vykonávajícího dozor nebo uplatňovat rigidní metody posuzování. Po přehodnocení metod bylo rozhodnuto dát tyto záměry agentury výrazněji najevo, a proto byla do části ART doplněna některá ustanovení týkající se metod posuzování v počáteční fázi a ve fázi monitorování; např. výraz „dozor“ byl změněn na „monitorování“, auditů byly omezeny na provozovatele, na něž se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy nebo jimž bylo pozastaveno oprávnění, a při schvalování a monitorování provozovatelů ze třetích zemí je umožněno uplatňovat přístup založený na posouzení míry rizika.
78. Byly provedeny rovněž další úpravy s cílem zajistit, aby postup podle části TCO byl sladěn s postupem podle nařízení (ES) č. 2111/2005.

IX Oddíl I Obecná ustanovení

79. Tento oddíl obsahuje požadavky kladené na agenturu v souvislosti s provozem třetích zemí do EU, v rámci EU nebo z EU.

Konkrétní otázky**ART.110 Výměna informací**

80. Začleněním výrazu „z bezpečnostních důvodů“ do písm. a) bodu 2 bylo zajištěno, že agentura bude oznamovat pouze omezení související s bezpečností, jež jsou relevantní v souvislosti s nařízením (ES) č. 2111/2005.
81. Bylo doplněno nové písmeno c) s cílem zajistit, že členské státy budou agenturu informovat o svém záměru udělit provozovateli ze třetí země individuální zákaz provozování letecké dopravy týkající se jejich území v souladu s podmínkami stanovenými v článku 6 nařízení (ES) č. 2111/2005.

ART.200 Postup počátečního hodnocení – obecně

82. Ustanovení písmene c) bylo přepracováno, aby odráželo předpokládané úměrné metody posuzování a aby se zajistilo, že budou vzata v úvahu i donucovací opatření přijatá vůči žadateli nějakou třetí zemí. Odkaz na audity byl vypuštěn, protože agentura nebude v počáteční fázi provádět audity provozovatelů ze třetích zemí, kteří nejsou zahrnuti do bezpečnostního seznamu EU. Ustanovení písmene e) bylo přepracováno, aby lépe odráželo přístup založený na posouzení míry rizika uplatňovaný agenturou. Poskytuje rovněž základ pro zamítnutí žádosti, pokud je zjevné, že další posuzování je zbytečné.
83. Znění písmene d) bylo doplněno s cílem zajistit, aby se agentura zaměřovala na ty normy organizace ICAO, u nichž může akceptovat zmírňující opatření stanovená státem provozovatele, státem zápisu letadla do leteckého rejstříku nebo provozovatelem v případě rozdílů oznámených v souladu s článkem 38 Chicagské úmluvy.

ART.205 Postup počátečního hodnocení – provozovatelé ze třetích zemí, na které se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy

84. Toto je zcela nové ustanovení, které zachycuje skutečnost, že žádat o oprávnění jsou způsobilí všichni provozovatelé, na něž se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy. Bylo též dosaženo lepšího sladění s nařízením (ES) č. 2111/2005. Z důvodu vyjasnění agentura navrhuje samostatné ustanovení týkající se provozovatelů, na něž se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy, jak je zakotveno v tomto ustanovení. Jak je uvedeno výše, součástí posuzování provozovatele, na něhož se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy, může být audit na místě.

ART.210 Vydání oprávnění

85. Bylo provedeno srovnání kritérií, jež stanoví příloha nařízení (ES) č. 2111/2005, s kritérii pro vydání oprávnění vymezenými v tomto stanovisku. Některá z kritérií ve výše uvedené příloze nebyla v části TCO dostatečně zohledněna, a proto se zavádějí v písm. a) bodu 3 a písm. a) bodu 4. Ustanovení písm. a) bodu 4 bylo navíc pozměněno s cílem zajistit, že oprávnění bude vydáno pouze tehdy, pokud neexistují důkazy o závažných systémových nedostatcích v dozoru státu provozovatele negativně ovlivňujících výkonost tohoto provozovatele. Bylo zavedeno ustanovení zakotvené v písm. a) bodu 5 s cílem zajistit, že oprávnění bude vydáno pouze provozovatelům, na něž se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy.

86. Ustanovení písmene b) bylo přepracováno, aby odráželo nově zaváděný pojem neplánovaných letů (viz odstavec 37).

ART.215 Monitorování

87. Toto ustanovení bylo sladěno s článkem ART.200, aby se zajistilo, že agentura uplatní v počáteční fázi i ve fázi monitorování stejná kritéria.

ART.220 Plán monitorování

88. Kritéria „specifické povahy provozovatele a složitosti činností provozovatele“, jež mají být vzata v úvahu při vypracování plánu monitorování, byla vypuštěna. Ačkoli taková kritéria jsou vhodná pro bezpečnostní dozor vykonávaný státem provozovatele, jsou považována za neúměrná pro posuzování provozovatelů ze třetích zemí agenturou. Znění písmene c) bylo pozměněno a obsahuje ustanovení o tom, že interval 24 měsíců může být zkrácen v případě, že existují známky toho, že schopnost státu provozovatele vykonávat dozor se snížila. Nově byla zavedena možnost tento interval za určitých podmínek prodloužit až na 48 měsíců.

ART.230 Nálezy a nápravná opatření

89. Jelikož se předpokládají pouze audity provozovatelů, na něž se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy nebo jimž bylo pozastaveno stávajícího oprávnění, ustanovení písm. b) bodu 2 se stalo nadbytečným, a bylo tudíž vypuštěno. V písmeni c) byly vypuštěny odkazy na „postupy a příručky provozovatele“, neboť agentura nebude provozovatele ze třetích zemí tak detailně kontrolovat. Aby byla agentuře a provozovateli poskytnuta větší pružnost v provádění nápravných opatření, odkaz na 3 měsíce v písm. e) bodu 2 byl vypuštěn.

ART.235 Omezení, pozastavení a zrušení oprávnění

90. Toto je zcela nové donucovací ustanovení. Vychází z donucovacího opatření, které bylo již předloženo v oznámení NPA. Jak bylo již dříve uvedeno, hlavní změna oproti původnímu návrhu spočívá v tom, že pro „pozastavení“ a „zrušení“ oprávnění budou uplatňovány dva zvláštní postupy. Nejprve agentura oprávnění pouze pozastaví. Pro zrušení tohoto pozastavení může agentura provést audit provozovatele, zda byly splněny podmínky stanovené v čl. ART.205 písm. c). Po pozastavení bude následovat zrušení oprávnění, jestliže provozovatel (podle části-TCO) nebo stát provozovatele (podle nařízení (ES) č. 2111/2005) nebude během 6(+3) měsíců schopen prokázat, že byla přijata úspěšná nápravná opatření, nebo pokud bude provozovatel v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005 zahrnut do bezpečnostního seznamu EU.