



UDTALELSE NR. 05/2012

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

AF 22. NOVEMBER 2012

**om Kommissionens forordning om fastsættelse af
gennemførelsesbestemmelser vedrørende tredjelandssoperatører for
erhvervsmæssig lufttransport**

og

**om Kommissionens forordning om fastsættelse af
gennemførelsesbestemmelser vedrørende agenturet for godkendelse af
tredjelandssoperatører**

"Tredjelandssoperatører"

Indholdsfortegnelse

Sammendrag	4
Forklarende note	5
I. Generelt	5
II. Udtalelsens anvendelsesområde	5
III. Regelstruktur	5
IV. Høring	7
Rammeforordning om tredjelandsoperatører	8
I. Anvendelsesområde	8
II. Overblik over reaktioner	8
III. Forklaringer	8
Bilag 1 – del-TCO	10
I. Generelt	10
II. Overblik over reaktioner	10
III. Forklaringer	12
IV. Ændringernes økonomiske og administrative indvirkninger i forhold til CRD'et	16
V. Del-TCO	16
VI. Ændringer i forhold til CRD'et	16
VII. Afsnit I – Generelle krav	17
<i>Specifikke emner</i>	17
TCO.100 Anvendelsesområde	17
TCO.110 Meddelte afvigelser i forhold til ICAO-standarder	17
Afsnit II – Flyveoperationer	17
<i>Specifikke emner</i>	17
TCO.200 Generelle krav	17
Afsnit IV – Godkendelse af tredjelandsoperatører	18
<i>Specifikke emner</i>	18
TCO.300 Ansøgning om en tilladelse	18
TCO.315 Fortsat gyldighed	18
VIII. Del-ART	18
IX. Afsnit I - Generelt	18

<i>Specifikke emner</i>	18
ART.110 Informationsudveksling	18
ART.200 Grundlæggende evalueringsprocedure - generelt	19
ART.205 Grundlæggende evalueringsprocedure – tredjelandsoperatører, der er underlagt et driftsforbud	19
ART.210 Udstedelse af en tilladelse	19
ART.215 Kontrol	20
ART.220 Kontrolprogram	20
ART.230 Mangler og afhjælpende foranstaltninger	20
ART.235 Begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af tilladelser	20

Sammendrag

Denne udtalelse består af følgende dokumenter:

- Rammeforordning om tredjelandsoperatører (TCO);
- Bilag 1 – del-TCO, Krav til tredjelandsoperatører
- Bilag 2 – del-ART, Myndighedskrav for godkendelse af tredjelandsoperatører.

Nærværende udtalelse er resultatet af en omfattende høringsprocedure, der omfatter myndigheder, sammenslutninger og operatører. Den opstiller udkast til regler for tredjelandsoperatører, der udfører erhvervsmæssig lufttransport til, inden for eller fra EU (del-TCO), samt udkast til regler for den første godkendelse, løbende kontrol og opfølgningen på mangler med hensyn til tredjelandsoperatører (del-ART).

Udarbejdelsen af disse regler var baseret på følgende mål:

- sikre et højt sikkerhedsniveau
- udarbejde et klart forholdsmæssigt regelsæt for tredjelandsoperatører
- garantere fleksibilitet og effektivitet for tredjelandsoperatører og agenturet.

De vigtigste emner og problemstillinger på baggrund af de modtagne kommentarer og reaktioner var:

- muligheden for modforholdsregler over for EU-operatører
- proportionaliteten i forbindelse med vurderingsmetoden
- forholdet mellem de foreslåede regler i NPA 2011-05 og forordning (EF) nr. 2111/2005
- påtænkte gebyrer for godkendelsen og løbende tilsyn med tredjelandsoperatører.

Forklarende note

I. Generelt

1. Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008¹ (herefter "grundforordningen"), som ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009², fastsættes der en mere hensigtsmæssig og omfattende ramme for definition og gennemførelse af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.
2. Formålet med nærværende udtalelse er at bistå Europa-Kommissionen ved fastlæggelsen af gennemførelsesbestemmelser for tredjelandsoperatører.
3. Udtalelsen er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (herefter "agenturet") bestyrelse³, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i grundforordningen.

II. Udtalelsens anvendelsesområde

4. Denne udtalelse består af følgende dokumenter:
 - Rammeforordning om tredjelandsoperatører
 - Bilag 1 – del-TCO, Krav til tredjelandsoperatører
 - Bilag 2 – del-ART, Myndighedskrav for godkendelsen af tredjelandsoperatører.

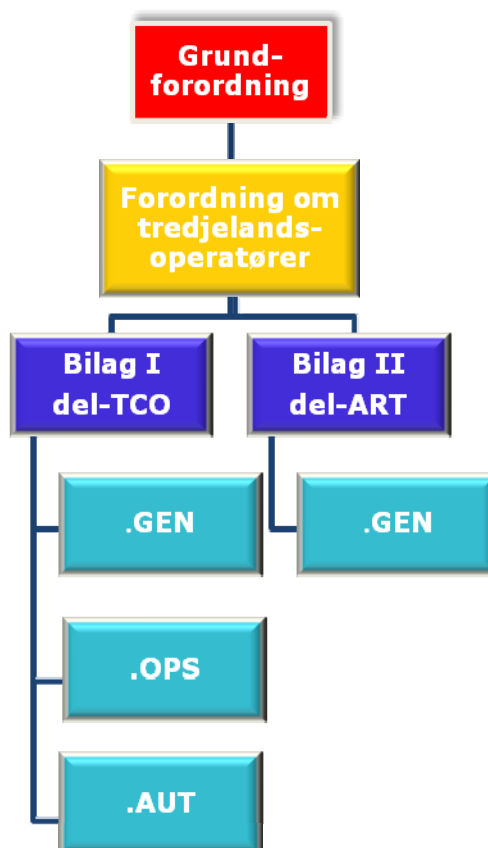
III. Regelstruktur

5. I nedenstående figur gives en oversigt over bilagene til forordningen om tredjelandsoperatører.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur samt om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF. *EUT L 79 af 19. marts 2008, s. 1-49.*

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF. *EUT L 309 af 24. november 2009, s. 51-70.*

³ Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (regelfastsættelsesproceduren). *EASA MB 08-2012 af 13. marts 2012.*

Fig. 1: Bilag til forordningen om tredjelandsoperatører

6. Del-TCO indeholder kravene til tredjelandsoperatører, der udfører erhvervmæssig lufttransport til, inden for eller fra EU.
7. Denne del består af tre afsnit:
 - Afsnit I – Generelle krav
 - Afsnit II – Flyveoperationer
 - Afsnit III – Godkendelse af tredjelandsoperatører.
8. NPA 2011-05 indeholder krav til agenturet (i subpart AR-TCO) om behandling af godkendelser til tredjelandsoperatører, og hvordan det skal føre tilsyn med disse operatører. Disse krav supplerer de generelle krav, der er fastlagt i afsnit I-III i del-ARO.GEN (som offentliggjort i udtalelse nr. 04/2011⁴), og som også finder anvendelse for agenturet ved godkendelse af og tilsyn med tredjelandsoperatører.
9. Del-ART indeholder alle de krav, herunder de relevante krav indeholdt i afsnit I og II i del-ARO.GEN, som gælder for agenturer ved godkendelse og kontrol af tredjelandsoperatører, som flyver til, inden for eller fra EU.
10. Denne del består af to afsnit:
 - Afsnit 1 - Generelt

⁴ Udtalelse 04/2011 Udkast til Kommissionens forordning (EU) nr. .../... af ... om myndighedskrav og organisationskrav. Findes på agenturets websted: <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

- Afsnit 2 – Godkendelse, tilsyn og håndhævelse.

IV. Høring

11. Denne udtalelse er baseret på NPA 2011-05, som indeholder udkast til forslag til gennemførelsesbestemmelser (IR) og relaterede acceptable måder for overensstemmelse (AMC) samt vejledende materiale (GM) for myndigheden og tredjelandsoperatører.
12. NPA blev offentliggjort på agenturets websted (www.easa.europa.eu) den 1. april 2011, og den offentlige høringsperiode blev afsluttet den 8. juli 2011. Agenturet modtog 234 bemærkninger fra 39 kommentatorer, herunder nationale luftfartsmyndigheder (NAA'er), erhvervsorganisationer og private virksomheder.
13. Agenturet indkaldte også til og deltog i adskillige møder med medlemsstater og industrirepræsentanter, som rådgav agenturet om specifikke emner, f.eks. proportionaliteten i forbindelse med vurderingsmetoden og forholdet til forordning (EF) nr. 2111/2005⁵.
14. På grundlag af omfattende høringer med myndigheder, organisationer og operatører offentliggjorde agenturet CRD'et den 26. januar 2012. Fristen for indgivelse af bemærkninger udløb den 26. marts 2012. Agenturet modtog 29 reaktioner fra 11 NAA'er samt erhvervsorganisationer og private virksomheder.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF. *EUT L 344, 27.12.2005, s. 15–22.*

Rammeforordning om tredjelandsoperatører

I. Anvendelsesområde

15. Rammeforordningen fastlægger den generelle anvendelighed af de dele, som den dækker, og foreslår overgangsforanstaltninger.

II. Overblik over reaktioner

16. De modtagne reaktioner vedrørende rammeforordningen fokuserede på egnedskriterierne for tredjelandsoperatører, overgangsforanstaltningerne og bestemmelsens ikrafttræden.

III. Forklaringer

17. Den rammeforordning, der offentliggøres i denne udtalelse, indeholder i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, litra d), og artikel 9 i grundforordningen kravene til tredjelandsoperatører, som anvender tredjelandsregistrerede luftfartøjer.
18. Artikel 2 indeholder definitioner på begreber, som anvendes i rammeforordningen og i bilag 1 og 2 til denne forordning. Definitionen på erhvervmæssige lufttransportoperationer er afledt af ICAO-bilag 6 og ændret lidt for at tage højde for definitionen af "erhvervmæssig operation", der er indeholdt i artikel 3, litra i), i grundforordningen. Det er den samme definition som anvendes i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012. Definitionen på "hjemsted" er tilpasset til den definition, der anvendes i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012. Definitionen på "alternative acceptable måder for overensstemmelse" er blevet tilføjet med henblik på at tilpasse den til bilag VI til Kommissionens forordning (EU) nr. 290/2012 om ændring af Kommissionens forordning nr. 1178/2011 og bilag II til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012. Definitionen på "flyvning" er blevet tilføjet i forbindelse med det nyligt indførte princip for ikke-planmæssig flyvning. Denne definition anvendes også i forordning (EF) nr. 1008/2008.
19. Artikel 3 indeholder kravet om, at tredjelandsoperatører skal have en godkendelse udstedt af agenturet i overensstemmelse med bilag 2 i denne forordning.
20. Artikel 4 "Berettigelse" er slettet.
21. Artikel 4 indeholder ikrafttrædelsesbestemmelserne. Stk. 2 angiver, at medlemsstaternes kompetente myndigheder skal fortsætte med at udstede eller forny driftstilladelser eller tilsvarende dokumenter i henhold til medlemsstaternes nationale lovgivninger i indtil 30 måneder efter denne forordnings ikrafttræden eller indtil den dato, hvor agenturet har truffet en beslutning i overensstemmelse med bilag 2 i denne forordning. Denne tilgang blev valgt for at sikre fortsættelsen af tredjelandsoperatørers eksisterende operationer til EU, da medlemsstaterne har forskellige godkendelsesordninger og anvender forskellige gyldighedsperioder ved udstedelse af driftstilladelser. Der foreslås en overgangsperiode på 30 måneder, således at agenturet får mulighed for at forberede sig tilstrækkeligt på udstedelsen af godkendelser og kontrollen af tredjelandsoperatører. Hvis en medlemsstat ikke udsteder nogen driftstilladelser, skal tredjelandsoperatøren ansøge agenturet om

en tilladelse efter denne forordnings ikrafttræden. Agenturet vurderer derefter ansøgningen i henhold til bilag 2 til denne forordning. Operatøren skal ansøge om en tilladelse senest 6 måneder efter denne forordnings ikrafttræden. Ansøgninger, der modtages efter udløbet af denne periode, kan måske ikke behandles før udløbet af 30 måneders perioden, hvilket betyder, at det kan være nødvendigt at stoppe operationer til EU, indtil agenturet har udstedt en tilladelse.

Bilag 1 – del-TCO**I. Generelt**

22. Del-TCO er som foreslået i denne udtalelse sammensat af tre afsnit:
- Afsnit I – Generelle krav
 - Afsnit II – Flyveoperationer
 - Afsnit III – Godkendelse af tredjelandsoperatører.
23. Den tekst, der er foreslået i denne udtalelse, afspejler de foretagne ændringer af agenturets oprindelige forslag (som offentliggjort i NPA 2011-05) som et resultat af den offentlige høring samt yderligere ændringer, der er foretaget efter analysen og vurderingen af reaktionerne på CRD'et.

II. Overblik over reaktioner

24. Som det allerede fremgik af bemærkningerne til NPA 2011-05, fokuserede reaktionerne på CRD'et på muligheden for modforholdsregler fra NAA'er over for tredjelandsoperatører ved at pålægge dem gebyrer, hvis der tilsvarende opkræves gebyrer for deres tilladelse. Derudover anses opkrævningen af gebyrer for uhensigtsmæssig, da agenturet ikke er godkendelses- og tilsynsmyndighed.
25. Som det allerede er angivet i CRD'et, mener agenturet, at opkrævningen af gebyrer falder uden for denne udtalelses ramme. Alle rejste problemstillinger tages op til nøje overvejelse og vurderes i forbindelse med ændringen af Kommissionens forordning (EF) nr. 593/2007⁶, den såkaldte gebyr- og afgiftsordning, hvor alle detaljer fastlægges.
26. Forbeholdene over for den foreslåede vurderingsmetode for tredjelandsoperatører blev også gentaget, da forslaget i CRD'et stadig anses for at være uforholdsmæssigt, for komplekst og for omfattende i forbindelse med princippet om gensidig anerkendelse af certifikater i henhold til Chicago-konventionen og for at være en urimelig byrde for tredjelandsoperatører. Vurderingen af tredjelandsoperatører bør derfor forenkles og begrænses til kun at være en gennemgang. Denne gennemgang bør baseres på ICAO's universelle program for kontrol med sikkerheden (USOAP), ICAO's globale register over driftstilladelser (AOC) samt det internationale standardiserede program for granskning af flysikkerheden (IOSA).
27. Det blev endvidere påpeget, at forordning (EF) nr. 2111/2005 allerede fastlægger de nødvendige retlige instrumenter for at beskytte EU-borgernes sikkerhed, og at revisioner på stedet skal udføres i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
28. Endelig ser det for nogle interessenter ud til, at agenturet med det forslag de facto overtager tilsynsansvaret fra operatørens hjemstat eller registreringsstaten. Det blev anført, at ansvaret for sikkerhedstilsyn ikke bør skifte fra ICAO's kontraherende stater i retning af agenturet.

⁶ Kommissionens forordning (EF) nr. 593/2007 af 31. maj 2007 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur's gebyrer og afgifter.

29. Den primære rolle i sikkerhedstilsynet med enhver operatør indtager operatørens hjemstat, som udstedte AOC'en. Agenturet respekterer fuldt ud det ansvar, som operatørens hjemstat tildeles i Chicago-konventionen, og har ikke til hensigt at overtage nogen af de ovennævnte ansvarsområder. Godkendelsesproceduren for tredjelandsoperatører skal snarere forstås som en valideringsprocedure, der sigter mod at bekræfte pålideligheden af de oprindeligt certificerede oplysninger.
30. Desuden forstår agenturet af de modtagne reaktioner, at den måde, hvorpå vurderingsmetoden præsenteres i det oprindelige forslag og den forklaring, der gives i NPA'en og CRD'et, kan have givet anledning til den opfattelse, at vurderingsmetoden er temmelig streng, og at den udstrækker det mandat, som agenturet har fået af lovgiveren. Som nævnt ovenfor har det aldrig været agenturets hensigt at overtage den tilsynsførende medlemsstats rolle eller anvende en usmidig vurderingsmetode.
31. Med henblik på i tilstrækkelig grad at afspejle denne hensigt og undgå eventuelle misforståelser med hensyn til agenturets rolle, er bestemmelserne i del-ART vedrørende vurderingsmetoden for den indledende fase og kontrolfasen blevet ændret. Der gives en mere detaljeret forklaring i stk. 39-50.
32. I nogle reaktioner blev det påpeget, at princippet om gensidig anerkendelse af certifikater ikke i tilstrækkeligt omfang afspejles i denne NPA, og at agenturet bør anerkende udenlandske AOC'er som defineret i ICAO-bilag 6, del I, 4.2.2.1.
33. Som anført i CRD'et foreskriver artikel 33 i Chicago-konventionen, at "luftdygtigheds-certifikater, dueligheds-certifikater og licenser, der er udstedt eller erklæret gyldige af den medlemsstat, hvor luftfartøjet er registreret, skal anerkendes af andre medlemsstater, forudsat at de krav i henhold til hvilke disse certifikater eller licenser er udstedt eller erklæret gyldige som minimum er i overensstemmelse med de internationale standarder, der er fastlagt fra tid til anden i medfør af konventionen". Agenturet vil overholde artikel 33 i Chicago-konventionen med hensyn til certifikater for luftdygtighed/duelighed og licenser under hele ansøgningsproceduren for tilladelser til tredjelandsoperatører i størst muligt omfang. Anerkendelsen af AOC'er behandles dog ikke i denne artikel eller i nogen anden artikel i Chicago-konventionen. Kravet om anerkendelse blev udvidet til AOC'er i bilag 6, del I, 4.2.2.1. Princippet om gensidig anerkendelse af AOC'er som fastlagt i ICAO-bilag 6, del I, 4.2.2.1, er utænkeligt uden begrænsninger. En udenlandsk AOC skal kun anerkendes "under forudsætning af, at kravene i henhold til hvilket certifikatet blev udstedt som minimum svarer til de relevante standarder som omhandlet i dette bilag". Del-TCO blev udarbejdet for at sikre netop denne forudsætning. Tilladelsesproceduren bekræfter, at kravene i henhold til hvilke der blev udstedt en udenlandsk AOC mindst svarer til de relevante standarder.
34. Reaktionerne vedrørende forholdet mellem del-TCO og **forordning (EF) nr. 2111/2005** understregede igen vigtigheden af, at begge forordninger er passende formuleret. Overlapninger af procedurer bør undgås, og derfor bør der sondres klart mellem de to procedurer. Det blev også fremført, at tilbagekaldelse af en tilladelse kun bør finde sted, efter at der er truffet beslutning om at opføre operatøren på EU's sikkerhedsliste. Det blev anset for hensigtsmæssigt, hvis ansøgninger fra operatører med driftsforbud også skulle være en del af proceduren for ophævelse af driftsforbud. Nogle reaktioner var imidlertid modstridende. I én reaktion blev princippet om at gøre det muligt for operatører med driftsforbud at

ansøge om en tilladelse afvist, da dette ville kunne give anledning til modstridende beslutninger, mens den tilgang, der blev anlagt i det oprindelige forslag, blev hilst velkommen i en anden reaktion. Der blev sat spørgsmålstegn ved princippet om, som det afspejles i det oprindelige forslag, at dette kun skal være muligt for operatører med et EU-driftsforbud, som skyldes egne sikkerhedsmangler, idet det ville udgøre en forskelsbehandling i forhold til operatører, som er underlagt et driftsforbud på grund af et utilstrækkeligt tilsyn fra den tilsynsførende medlemsstat.

35. Agenturet bekræfter, at det er nødvendigt at koordinere samspillet mellem forordning (EF) nr. 2111/2005 og del-TCO. Derfor har agenturet tilpasset og synkroniseret del-TCO i tæt samarbejde med Kommissionen for at sikre en gnidningsfri integration, hvor modstridende foranstaltninger undgås og med klart tildelte beføjelser. Med henblik herpå har agenturet foretaget yderligere ændringer af bestemmelserne i rammeforordningen og del-ART. En vigtig forskel mellem det oprindelige forslag og udtalelsen er, at alle tredjelandsoperatører med driftsforbud nu kan ansøge. Der gives en mere detaljeret forklaring på, hvordan agenturet påtænker at tilvejebringe samspillet med forordning (EF) nr. 2111/2005 i stk. 51-60.
36. Der blev desuden givet udtryk for bekymringer med hensyn til tidsrammen for indsendelse af en ansøgning. Det blev anbefalet at reducere perioden for indsendelse af en ansøgning om ruteflyvning eller en kæde af charterflyvninger til 30 dage. Det blev desuden anset for at være vigtigt, at reglerne udtrykkeligt angiver, at i tilfælde af uforudsete presserende operationelle behov (ad hoc-flyvning) kan ansøgninger indsendes kort tid før den påtænkte startdato for operationen. Der var nogle, som foreslog at reducere tidsrammen for ad hoc-flyvning væsentligt (3 til 7 dage) eller at undtage operatører fra kravet om tilladelse, hvis de kun foretager 3-6 flyvninger.
37. På baggrund af reaktionerne konkluderede agenturet, at tidsrammen for indsendelse af ansøgninger kunne reduceres til 30 dage for ruteflyvning eller et program for charterflyvning. I tilfælde af et presserende operationelt behov er tidsrammen for indsendelse af en ansøgning blevet reduceret til 7 dage før den påtænkte startdato for operationen. Tilladelsen til sådanne flyvninger er imidlertid begrænset til højst 4 flyvninger inden for en periode på maksimalt 12 på hinanden følgende måneder. Derudover kan operatøren kun opnå en sådan tilladelse én gang pr. kalenderår.
38. Endelig er forpligtelsen til at behandle en ansøgning inden for ovennævnte tidsramme overdraget til agenturet og er derfor blevet overført til ART.200(b).

III. Forklaringer

Vurderingsmetode

39. Som tidligere anført i denne udtalelse kan alle tredjelandsoperatører med driftsforbud ansøge om en godkendelse. Som en konsekvens heraf er der foretaget en sondring mellem vurderingsproceduren for operatører med og uden driftsforbud med hensyn til kontrol.
40. For **operatører uden driftsforbud** udgør gennemgangen det væsentligste element i denne godkendelsesprocedure. Den baseres på internationalt anerkendte sikkerhedskontroller såsom ICAO's USOP, rampeinspektioner og andre anerkendte sikkerhedsoplysninger, f.eks. IOSA-resultater. Kombinationen af oplysningskilderne og en relevant og afbalanceret vægtning af de

sikkerhedsoplysninger, der er indsamlet under proceduren, garanterer objektivitet og proportionalitet i videst mulig udstrækning.

41. Kun i tilfælde, der kræver en mere detaljeret vurdering, og som ikke kan håndteres ved en simpel gennemgang, f.eks. fremlæggelse af utilstrækkelig eller forældet dokumentation eller i tilfælde af formodede sikkerhedsproblemer, skal agenturet foretage en mere dybdegående vurdering. En sådan yderligere vurdering skal imidlertid begrænses til det omfang, der er nødvendigt for at skabe tillid. Der er ikke fastsat nogen revisioner i den indledende fase for operatører uden driftsforbud.
42. Den vurderingsmetode, der anvendes i forhold til **operatører med driftsforbud**, vil være mere omfattende med hensyn til kontrol end den vurdering, der anvendes i forhold til operatører uden driftsforbud, da agenturet desuden foretager revisioner på operatørens virksomhed i henhold til følgende betingelser, der er fastlagt i ART.205(c).
 - resultatet af de foretagne vurderinger, herunder oplysninger fra høringer/undersøgelser i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005, viser, at der er mulighed for, at resultatet af revisionen vil være positivt
 - revisionen kan foretages på operatørens virksomhed uden at bringe de ansattes sikkerhed i fare, og
 - operatøren accepterer at blive revideret.

Revisionen kan omfatte en vurdering af det tilsyn, som operatørens hjemstat fører med ansøgeren. En mere detaljeret forklaring vedrørende samspillet med forordning (EF) nr. 2111/2005 gives i stk. 51-60.

43. I tilfælde af, at der ikke kan skabes tillid hertil, f.eks. hvis operatøren ikke kan påvise overensstemmelse, eller hvis det er tydeligt, at operatørens hjemstat undlader at føre et effektivt tilsyn, hvilket f.eks. kan være fastslået ved en USAOP-revision, skal agenturet ikke udstede en tilladelse, da det ikke ønsker at indsætte sig selv som tilsynsmyndighed for den pågældende operatør.
44. I kontrolfasen vil gennemgangen også være den foretrukne metode. Omfanget af kontrollen fastlægges på basis af tidligere tilladelses- og/eller kontrolaktiviteter.
45. I det oprindelige forslag ville gennemgangen af operatørens sikkerhedsniveau finde sted med intervaller, som ikke oversteg 24 måneder. I det aktuelle forslag kan denne 24 måneders periode forlænges til maksimalt 48 måneder på følgende betingelser som defineret i ART.220:
 - at operatørernes hjemstat fører tilstrækkeligt tilsyn
 - at operatøren har rapporteret ændringer rettidigt
 - at der ikke er udstedt nogen niveau 1-mangler, og
 - at alle afhjælpende foranstaltninger er gennemført rettidigt og tilstrækkeligt.
46. Det bemærkes, at intervallet kan reduceres, hvis der er tegn på, at operatørens og/eller medlemsstatens sikkerhedsniveau forringes.
47. Der er indført en ny bestemmelse om håndhævelsesforanstaltninger. En særskilt procedure finder anvendelse for hhv. "suspensionen" og "tilbagekaldelsen" af en tilladelse. Agenturet vil i første omgang kun suspendere en tilladelse. Ved at suspendere en tilladelse har agenturet reelt begrænset risikoen, idet operatøren ikke længere har lov til at operere i EU. En suspension efterfølges af en tilbagekaldelse, hvis operatøren (i henhold til del-TCO) eller operatørens hjemstat

(i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005) i løbet af en periode på 6(+3) måneder ikke har kunnet påvise, at der er truffet vellykkede korrigerende foranstaltninger, eller hvis operatøren opføres på EU's sikkerhedsliste i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

48. Agenturet kan kun foretage en revision af operatøren efter en suspension. En sådan revision gennemføres under de samme betingelser som for operatører med driftsforbud i den indledende fase.
49. Konklusionen er, at udtalelsen er udarbejdet på baggrund af artikel 9, stk. 5, litra d), i grundforordningen, som foreskriver, at proceduren for opnåelse af godkendelse er enkel, forholdsmæssigt afpasset, omkostningseffektiv og effektiv i alle tilfælde, og giver mulighed for krav og dokumentation for overensstemmelse hermed, som står i et rimeligt forhold til operationernes kompleksitet og den faktiske risiko. Formålet hermed er at sikre den rette balance mellem at minimere de bureaukratiske hindringer for internationale operatører og sikre et højt sikkerhedsniveau i EU. Kombinationen af oplysningskilderne og en relevant og afbalanceret vægtning af de sikkerhedsoplysninger, der er indsamlet under proceduren, garanterer objektivitet og proportionalitet i videst mulig udstrækning. Den planlagte gennemgang vil klart udgøre det væsentligste element i denne godkendelsesprocedure. Godkendelsesproceduren bør imidlertid ikke blive en tom skal. Den tjener til at sikre et højt sikkerhedsniveau i EU. Derfor tager udtalelsen højde for tilfælde, der kræver yderligere vurdering. Der planlægges kun gennemført revisioner i den indledende fase for operatører, der har driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005 eller efter en suspension af en eksisterende tilladelse.
50. Del-TCO tilsigter en ensartet vurderingsprocedure for tredjelandsoperatører, hvilket har til formål at harmonisere de eksisterende forskellige nationale systemer i EU. Fremover vil en tredjelandsoperatør kun skulle ansøge én gang om en tilladelse, som derefter vil være gældende i hele EU. Der vil være et ensartet sæt af vurderingskriterier (ICAO-standarder), hvilket fjerner risikoen for, at tredjelandsoperatører vil kunne være omfattet af modstridende krav inden for EU. Endelig anvendes disse vurderingskriterier af én myndighed, hvilket sikrer retfærdighed og gennemsigtighed.

Forholdet mellem del-TCO og forordning (EF) nr. 2111/2005

51. I det tidligere forslag (CRD'et til NPA 2011-05) ville agenturet kun tage ansøgninger i betragtning fra operatører, der er opført på EU's sikkerhedsliste på grund af egne sikkerhedsmangler.
52. Efter at have vurderet muligheden for at tillade alle operatører med driftsforbud at ansøge om en tilladelse, som det blev foreslået i flere reaktioner på CRD'et, konkluderede agenturet, at det ville forbedre synkroniseringen betydeligt af de procedurer, der anvendes under både del-TCO og forordning (EF) nr. 2111/2005. Derfor giver udtalelsen nu alle operatører med driftsforbud mulighed for at ansøge om en tilladelse. Som tidligere nævnt har agenturet bestræbt sig på at formulere vurderingsproceduren på en sådan måde, at den bliver fuldt ud i overensstemmelse med den mekanisme, der er fastlagt i forordning (EF) nr. 2111/2005.
53. Agenturet behandler ansøgningen i henhold til den følgende fremgangsmåde. Når agenturet har modtaget en ansøgning fra en operatør med driftsforbud, følger den først den relevante vurderingsprocedure, som anvendes for operatører uden driftsforbud og fastslår, om operatøren har driftsforbud på grund af egne

sikkerhedsmangler eller på grund af utilstrækkeligt tilsyn fra operatørens hjemstat. Hvis sidstnævnte er tilfældet, underretter agenturet Kommissionen [ART.205(b)] og afventer Kommissionens beslutning om, hvorvidt det ville være relevant med en undersøgelse af den pågældende medlemsstat i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005. Hvis resultatet af den første vurdering i henhold til del-TCO og en mulig undersøgelse i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005 er positivt, vil agenturet viderebehandle ansøgningen og foretage en revision på stedet af operatøren. En sådan revision kan omfatte en vurdering af det tilsyn, som operatørens hjemstat har ført med den pågældende operatør, hvis der er tegn på store mangler i forbindelse med tilsynet af operatøren.

54. Resultatet af revisionen meddeles Kommissionen [ART.205(e)]. Dette gør det muligt for Kommissionen at forberede sig på en mulig beslutningstagning i Udvalget for Luftfartssikkerhed. I tilfælde af et negativt resultat er det ikke nødvendigt med yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005, og agenturet vil afvise ansøgningen (ART.210). I tilfælde af et positivt resultat kan Kommissionen tage initiativ til at slette ansøgeren, og hvis den finder det nødvendigt alle andre operatører fra den pågældende medlemsstat, fra EU's sikkerhedsliste. Når operatøren er slettet fra EU's sikkerhedsliste, udsteder agenturet en tilladelse (ART.210).
55. Hvis operatøren har driftsforbud på grund af egne sikkerhedsproblemer, påbegynder agenturet proceduren umiddelbart efter modtagelsen af ansøgningen, idet en undersøgelse af operatørens hjemstat i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005 ikke vil være nødvendig. Hvis resultatet af agenturets vurdering er positiv, kan Kommissionen tage initiativ til at sørge for, at operatøren bliver slettet fra EU's sikkerhedsliste.
56. Del-TCO foreskriver også overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005 vedrørende operatører uden driftsforbud. Hvis agenturet beslutter at afslå udstedelsen af en tilladelse, underrettes Kommissionen herom [ART.110]. Kommissionen kan overveje at opføre operatøren på EU's sikkerhedsliste.
57. Hvis afslaget skyldes det faktum, at operatørens hjemstat ikke har ført tilstrækkeligt tilsyn med en specifik operatør, kan Kommissionen overveje et driftsforbud i forhold til alle operatører, som denne medlemsstat fører tilsyn med. I så tilfælde vil agenturet afvise alle eventuelle ansøgninger fra andre operatører i den pågældende medlemsstat.
58. Endelig sikrer denne udtalelse også overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005 vedrørende håndhævelsesforanstaltninger, som træffes af agenturet. Agenturet vil i første omgang kun begrænse eller suspendere en tilladelse. Ved at gøre dette begrænses den umiddelbare risiko på den ene side fuldt ud, idet det i praksis svarer til et driftsforbud, og på den anden side giver det Kommissionen mulighed for at opfylde sine forpligtelser i forhold til at overveje at opføre operatøren på EU's sikkerhedsliste.
59. Hvis agenturet begrænser eller suspenderer en tilladelse, skal den informere Kommissionen herom [ART.110(a)(2)]. Hvis begrænsningen eller suspensionen skyldes væsentlige sikkerhedsproblemer for så vidt angår operatørens hjemstat, kan Kommissionen beslutte at indlede en fælles høring i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005 med den pågældende medlemsstat. Hvis resultatet af en sådan høring er negativt, opfører Kommissionen operatøren (og alle andre operatører i

den pågældende medlemsstat) på EU's sikkerhedsliste, og agenturet vil konvertere suspensionen til en tilbagekaldelse, når operatøren er opført i bilag A (fuldstændigt driftsforbud). Hvis operatøren er opført i bilag B (operationel begrænsning), vil agenturet opretholde denne begrænsning [ART.235].

60. Endelig har den enkelte medlemsstat mulighed for at indføre et forbud for så vidt angår dens eget område i presserende tilfælde som reaktion på et uforudset sikkerhedsproblem [artikel 6 i forordning (EF) nr. 2111/2005]. Med henblik på at undgå modstridende foranstaltninger bør den pågældende medlemsstat straks underrette agenturet om sin hensigt [ART.110(c)]. Agenturet vil derefter træffe foranstaltninger til at begrænse eller suspendere tilladelsen [ART.235(a)(3)].

IV. Ændringernes økonomiske og administrative indvirkninger i forhold til CRD'et

61. En proaktiv tilgang og en styrkelse af kontrollen af tredjelandsoperatører, som det fremgår af grundforordningen, har naturligvis økonomiske indvirkninger. Formålet med den reviderede metode er at opnå en yderligere minimering af de tilhørende omkostninger ved at undlade at gennemføre regelmæssige revisioner og ved at behandle ansøgningerne ved hjælp af et sæt af spørgeskemaer og gennemgange. Desuden vil den foreslåede procedure sikre den relevante anvendelse af agenturets ressourcer med det formål at fokusere på vurderingen af operatører, som agenturet har en lavere grad af tillid til.
62. En direkte konsekvens af den ændrede tilgange er udeladelsen af arbejdsløn og missionsomkostninger til dyre og komplekse missioner, herunder inddragelsen af kompetente organer, mens sådanne omkostninger ville have udgjort en væsentlig byrde for industrien under det oprindelige forslag. Derudover pålægges ansøgerne ikke nogen administrativ og økonomisk byrde ved, at der gennemføres en lokal inspektion af et EASA-team.
63. Agenturet forventer, at de reviderede metoder for den første vurdering og kontrol vil reducere det tidligere estimerede personalebehov med en tredjedel. Beregningen af ressourcer er begrænset til opgaver, der udføres direkte i forhold til ansøgere, og hvor omkostningerne kan allokeres i overensstemmelse hermed. Effektiviteten af proceduren og ressourcerne afhænger i høj grad af tilstedeværelsen af skræddersyede softwareværktøjer til indsamling og lagring af TCO-oplysninger og kommunikation med ansøgere, tilladelsesindehavere, medlemsstater og Kommissionen.
64. Der hersker fortsat usikkerhed om indvirkningen på operatører, som ansøger om en tilladelse. I øjeblikket er der ca. 300 operatører på sikkerhedslisten, og hvis de alle sammen ansøger, ville det øge antallet af forventede ansøgningsprocesser drastisk, hvilket vil have en væsentlig indvirkning på ressourcebehovet.

V. Del-TCO

VI. Ændringer i forhold til CRD'et

65. Som forklaret tidligere er adskillige bestemmelser i del-ART, der vedrører vurderingsmetoden for den indledende fase og kontrolfasen, blevet ændret for at

sikre opfyldelsen af de kriterier, der er fastlagt i artikel 9, stk. 5, litra d), i grundforordningen.

66. Desuden er der foretaget yderligere ændringer for at sikre overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

VII. Afsnit I – Generelle krav

67. Dette afsnit indeholder generelle krav til tredjelandsoperatører, som udfører erhvervsmæssig lufttransport.
68. De fleste regler i dette afsnit svarer til de oprindeligt foreslåede regler i CRD TCO.GEN.

Specifikke emner

TCO.100 Anvendelsesområde

69. Denne bestemmelse er nyligt indført og fastlægger anvendelsesområdet for del-TCO.

TCO.110 Meddelte afvigelser i forhold til ICAO-standarder

70. Denne bestemmelse er indført af klarhedshensyn. Den afspejler kravet i ART.200(d), der forpligter agenturet til at identificere de ICAO-standarder, for hvilke det kan acceptere afhjælpende foranstaltninger, hvis operatørens hjemstat eller registreringsstaten har meddelt en afvigelse i forhold til en ICAO-standard.

Afsnit II – Flyveoperationer

71. Dette afsnit indeholder operationelle krav til tredjelandsoperatører, som udfører erhvervsmæssig lufttransport.

Specifikke emner

TCO.200 Generelle krav

72. Henvisningen i litra a) til de gældende regler i operatørens hjemstat og registreringsstaten for luftfartøjet, der giver gyldighed til de relevante standarder i ICAO-bilagene, er slettet for at undgå, at det vil blive tolket som værende agenturets hensigt at vurdere tredjelandsoperatøren i forhold til tredjelandets nationale regler. Som tidligere nævnt har agenturet klart ikke til hensigt at overtage rollen fra den kompetente tilsynsmyndighed.
73. Henvisningen til "alvorlige hændelser" i litra e) er slettet, fordi den anses for at være for byrdefuld for tredjelandsoperatører og agenturet. Om nødvendigt vil agenturet anvende andre relevante informationskilder for at indhente sådanne data.

Afsnit IV – Godkendelse af tredjelandsoperatører

74. Denne subpart fastlægger kravene for godkendelse af tredjelandsoperatører, som udfører erhvervsmæssig lufttransport.

Specifikke emner**TCO.300 Ansøgning om en tilladelse**

75. Som tidligere nævnt er forpligtelsen til at indsende en ansøgning 90 dage forud for den påtænkte operation reduceret til 30 dage for ruteflyvning eller et program for charterflyvning og 7 dage for ikke-planmæssig flyvning. Tilladelsen til ikke-planmæssig flyvning er begrænset til højst 4 flyvninger inden for en periode på maksimalt 12 på hinanden følgende måneder, og en tredjelandsoperatør kan kun opnå en sådan tilladelse én gang pr. kalenderår. Hvis der imidlertid ikke er nogen væsentlige sikkerhedsproblemer med hensyn til operatørens hjemstat eller operatøren selv, og operatøren kan påvise, at der er et uforudset operationelt behov, kan agenturet beslutte at behandle en ansøgning, som ikke er blevet indsendt inden for fristen på 7 dage før datoen for den påtænkte operation.

TCO.315 Fortsat gyldighed

76. Princippet om, at tilladelser til ikke-planmæssig flyvning udstedes for en begrænset periode er afspejlet i litra a), nr. 4.

VIII. Del-ART

77. Som nævnt ovenfor har det aldrig været agenturets hensigt at overtage den tilsynsførende medlemsstats rolle eller anvende en usmidig vurderingsmetode. Efter at have vurderet metoden igen er det blevet besluttet at tydeliggøre agenturets hensigter, og derfor er en række bestemmelser i del-ART vedrørende vurderingsmetoden for den indledende fase og kontrolfasen blevet ændret, f.eks. ved at ændre begrebet "tilsyn" til "kontrol", begrænse revisioner til operatører med driftsforbud eller efter en suspension af en tilladelse samt at benytte en risikobaseret tilgang ved godkendelse af og kontrol med tredjelandsoperatører.
78. Derudover er der foretaget yderligere ændringer for at sikre, at proceduren under del-TCO tilpasses til proceduren under forordning (EF) nr. 2111/2005.

IX. Afsnit I - Generelt

79. Dette afsnit indeholder de krav, der finder anvendelse for agenturet i forbindelse med tredjelandsoperatørers operationer til, inden for eller fra EU.

Specifikke emner**ART.110 Informationsudveksling**

80. Ved at inkorporere ordlyden "på grund af sikkerhedsproblemer" i litra a), nr. 2, er det blevet sikret, at det kun er sikkerhedsrelaterede begrænsninger, der er

relevante i forbindelse med forordning (EF) nr. 2111/2005, som meddeles af agenturet.

81. Der er tilføjet et nyt litra c) for at sikre, at medlemsstaterne informerer agenturet om, at de har til hensigt at indføre et individuelt driftsforbud for en tredjelandssoperatør for så vidt angår deres eget område i henhold til de betingelser, der er omhandlet i artikel 6 i forordning (EF) nr. 2111/2005. Agenturet vil derefter indlede forberedelserne til at begrænse eller suspendere tilladelsen.

ART.200 Grundlæggende evalueringsprocedure - generelt

82. Litra c) er blevet omformuleret for at afspejle den planlagte forholdsmæssige vurderingsmetode og for at sikre, at der også tages hensyn til håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet af et tredjeland vedrørende ansøgeren. Henvisningen til revisioner er slettet, da agenturet ikke vil gennemføre revision af tredjelandssoperatører, der ikke er opført på EU's sikkerhedsliste i den indledende fase. Litra e) er blevet omformuleret for bedre at afspejle den risikobaserede tilgang, som agenturet anvender. Dette giver også et grundlag for at afvise en ansøgning, når det er tydeligt, at en yderligere vurdering er formålsløs.
83. Litra d) er blevet ændret for at sikre, at agenturet kun fokuserer på de ICAO-standarder, for hvilke det kan acceptere, at der træffes afhjælpende foranstaltninger af operatørens hjemstat, registreringsstaten eller operatøren i tilfælde af meddelte afvigelser i overensstemmelse med artikel 38 i Chicago-konventionen.

ART.205 Grundlæggende evalueringsprocedure – tredjelandssoperatører, der er underlagt et driftsforbud

84. Dette er en helt ny bestemmelse, der afspejler princippet om, at alle operatører med driftsforbud skal kunne ansøge om en tilladelse. Der er også fastlagt en bedre tilpasning til forordning (EF) nr. 2111/2005. Af klarhedshensyn foreslår agenturet en særskilt bestemmelse for operatører med driftsforbud som omhandlet i denne bestemmelse. Som tidligere nævnt kan vurderingen af en operatør med driftsforbud omfatte en revision på stedet.

ART.210 Udstedelse af en tilladelse

85. Der er foretaget en sammenligning af de kriterier, der er fastlagt i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, og kriterierne i denne udtalelse for udstedelse af en tilladelse. Nogle af kriterierne i ovennævnte bilag er ikke blevet tilstrækkeligt afspejlet i del-TCO og er derfor indføjet i litra a), nr. 3 og 4. Derudover er litra a), nr. 4, blevet ændret for at sikre, at der kun udstedes en tilladelse, hvis der ikke er tegn på store systemiske mangler i medlemsstatens tilsyn med operatøren, som har en negativ indvirkning på den pågældende operatørs sikkerhedsniveau. Litra a), nr. 5, er blevet indføjet for at sikre, at der kun udstedes en tilladelse til operatører, som ikke er underlagt et driftsforbud.
86. Litra b) er blevet omformuleret, så det afspejler det nyligt indføjede princip for ikke-planmæssig flyvning (se stk. 37).

ART.215 Kontrol

87. Denne bestemmelse er tilpasset til ART.200 for at sikre, at agenturet anvender de samme kriterier i både den indledende fase og kontrolfasen.

ART.220 Kontrolprogram

88. Kriterierne "operatørens særlige karakter og kompleksiteten af operatørens aktiviteter", som skal tages i betragtning ved udarbejdelsen af et kontrolprogram, er slettet. Selv om sådanne kriterier er relevante for det sikkerhedstilsyn, som udføres af operatørens hjemstat, anses det for at være uforholdsmæssigt i forbindelse med agenturets vurdering af tredjelandsoperatører. Litra c) er blevet ændret og indeholder princippet om, at intervallet på 24 måneder kan reduceres, hvis der er tegn på, at tilsynsniveauet i operatørens hjemstat er blevet forringet. Muligheden for at udvide intervallet til maksimalt 48 måneder under visse betingelser er blevet indført for nylig.

ART.230 Mangler og afhjælpende foranstaltninger

89. Da der kun påtænkes gennemført revisioner for operatører uden driftstilladelse eller efter suspension af en eksisterende tilladelse, er litra b), nr. 2, blevet overflødig og er derfor slettet. Henvisninger til "operatørens procedurer og manualer" er slettet fra litra c), da agenturet ikke vil foretage en så detaljeret kontrol af tredjelandsoperatørerne. For at opnå større fleksibilitet for agenturet og operatøren i forbindelse med gennemførelsen af en afhjælpende foranstaltning er henvisningen til 3 måneder i litra e), nr. 2, slettet.

ART.235 Begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af tilladelser

90. Dette er en helt ny håndhævelsesbestemmelse. Den er baseret på den håndhævelsesbestemmelse, der oprindeligt blev præsenteret i NPA'en. Som allerede nævnt ovenfor er den væsentligste ændring i forhold til det oprindelige forslag, at der anvendes særskilte procedurer for hhv. "suspensionen" og "tilbagekaldelsen" af en tilladelse. Agenturet vil i første omgang kun suspendere en tilladelse. Med henblik på at ophæve suspensionen kan agenturet gennemføre en revision, hvis betingelserne i ART.205(c) er opfyldt. Denne suspension efterfølges af en tilbagekaldelse, hvis operatøren (under del-TCO) eller operatørens hjemstat (under forordning (EF) nr. 2111/2005) i løbet af en periode på 6(+3) måneder ikke har kunnet påvise, at der er truffet vellykkede korrigerende foranstaltninger, eller hvis operatøren opføres på EU's sikkerhedsliste i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005. Litra f) er indføjet for at sikre tilpasning til forordning (EF) nr. 2111/2005.