



**STELLUNGNAHME NR. 05/2012**

**DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT**

**VOM 22. NOVEMBER 2012**

**für eine Verordnung der Kommission zur Festlegung der für Drittland-Betreiber  
geltenden Durchführungsbestimmungen für gewerblichen Luftverkehr**

**und**

**für eine Verordnung der Kommission zur Festlegung der für die Agentur  
geltenden Durchführungsbestimmungen für die Genehmigung von  
Drittland-Betreibern**

**„Drittland-Betreiber“**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>4</b>
<b>Erläuterung .....</b>	<b>5</b>
<b>I. Allgemeines .....</b>	<b>5</b>
<b>II. Geltungsbereich der Stellungnahme .....</b>	<b>5</b>
<b>III. Vorschriftenstruktur .....</b>	<b>5</b>
<b>IV. Konsultation .....</b>	<b>7</b>
<b>Mantelregulierung über Drittland-Betreiber .....</b>	<b>8</b>
<b>I. Geltungsbereich .....</b>	<b>8</b>
<b>II. Übersicht über die Reaktionen .....</b>	<b>8</b>
<b>III. Erläuterungen .....</b>	<b>8</b>
<b>Anhang 1 – Teil-TCO.....</b>	<b>10</b>
<b>I. Allgemeines .....</b>	<b>10</b>
<b>II. Übersicht über die Reaktionen .....</b>	<b>10</b>
<b>III. Erläuterungen .....</b>	<b>13</b>
<b>IV. Wirtschaftliche und administrative Auswirkungen der Änderungen gegenüber dem Kommentar-Antwort-Dokument .....</b>	<b>17</b>
<b>V. Teil-TCO .....</b>	<b>18</b>
<b>VI. Änderungen gegenüber dem CRD .....</b>	<b>18</b>
<b>VII. Abschnitt I - Allgemeine Anforderungen .....</b>	<b>18</b>
<i>Spezifische Fragestellungen .....</i>	<b>18</b>
<b>TCO.100 Geltungsbereich .....</b>	<b>18</b>
<b>TCO.110 Gemeldete Abweichungen gegenüber ICAO .....</b>	<b>18</b>
<b>Abschnitt II Flugbetrieb .....</b>	<b>18</b>
<i>Spezifische Fragestellungen .....</i>	<b>18</b>
<b>TCO.200 Allgemeine Anforderungen .....</b>	<b>18</b>
<b>Abschnitt IV – Genehmigung von Drittland-Betreibern .....</b>	<b>19</b>
<i>Spezifische Fragestellungen .....</i>	<b>19</b>
<b>TCO.300 Antrag auf eine Genehmigung .....</b>	<b>19</b>
<b>TCO.315 Fortdauernde Gültigkeit .....</b>	<b>19</b>
<b>VIII. Teil-ART .....</b>	<b>19</b>
<b>IX. Abschnitt I - Allgemeines .....</b>	<b>19</b>

<b>Spezifische Fragestellungen</b> .....	20
<b>ART.110 Informationsaustausch</b> .....	20
<b>ART.200 Erstbeurteilungsverfahren - Allgemeines</b> .....	20
<b>ART.205 Erstbeurteilungsverfahren – Drittland-Betreiber, gegen die eine Betriebsuntersagung verhängt wurde</b> .....	20
<b>ART.210 Erteilung einer Genehmigung</b> .....	20
<b>ART.215 Überwachung</b> .....	21
<b>ART.220 Überwachungsprogramm</b> .....	21
<b>ART.230 Feststellungen und Abhilfemaßnahmen</b> .....	21
<b>ART.235 Einschränkung, Aussetzung und Widerruf von Genehmigungen</b> .....	21

### **Zusammenfassung**

Diese Stellungnahme enthält die folgenden Dokumente:

- Mantelregulierung über Drittland-Betreiber (Third Country Operators, TCO);
- Anhang 1 – Teil-TCO, Anforderungen an Drittland-Betreiber;
- Anhang 2 – Teil-ART, Anforderungen an Behörden für die Genehmigung von Drittland-Betreibern.

Diese Stellungnahme ist das Ergebnis eines umfassenden Konsultationsprozesses mit Behörden, Verbänden und Betreibern. Sie enthält den aktualisierten Entwurf von Vorschriften für Drittland-Betreiber, die mit der gewerbsmäßigen Beförderung im Luftverkehr in die, innerhalb der oder aus der EU befasst sind (Teil-TCO), sowie den Entwurf von Vorschriften für die erstmalige Genehmigung, die fortlaufende Überwachung und die Nachverfolgung von Feststellungen bezüglich Drittland-Betreibern (Teil-ART).

Der Erarbeitung dieser Vorschriften lagen die nachfolgenden Zielsetzungen zugrunde:

- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus;
- Erstellung spezifischer und angemessener Vorschriften für Drittland-Betreiber;
- Gewährleistung von Flexibilität und Effizienz für Drittland-Betreiber und die Agentur.

Die wichtigsten Probleme und Bedenken, die in den eingegangenen Kommentaren und Reaktionen deutlich wurden, waren:

- die Möglichkeit von Strafmaßnahmen gegen EU-Betreiber;
- die Angemessenheit der Beurteilungsmethodik;
- die Beziehung zwischen den in NPA 2011-05 vorgeschlagenen Vorschriften und der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005;
- die vorgesehenen Gebühren für die Genehmigung und fortlaufende Aufsicht über Drittland-Betreiber.

## Erläuterung

### **I. Allgemeines**

1. Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008<sup>1</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates (nachstehend: „die Grundverordnung“), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009<sup>2</sup>, schafft einen geeigneten und umfassenden Rahmen für die Festlegung und Umsetzung gemeinsamer technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt.
2. Zweck dieser Stellungnahme ist die Unterstützung der Europäischen Kommission bei der Ausarbeitung von Durchführungsbestimmungen für Drittland-Betreiber.
3. Die Stellungnahme wurde gemäß dem Verfahren angenommen, das vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (nachstehend: „die Agentur“)<sup>3</sup> im Einklang mit Artikel 19 der Grundverordnung festgelegt wurde.

### **II. Geltungsbereich der Stellungnahme**

4. Diese Stellungnahme besteht aus den folgenden Dokumenten:
  - Mantelregulierung über Drittland-Betreiber,
  - Anhang 1 – Teil-TCO, Anforderungen an Drittland-Betreiber,
  - Anhang 2 – Teil-ART, Anforderungen an Behörden für die Genehmigung von Drittland-Betreibern.

### **III. Vorschriftenstruktur**

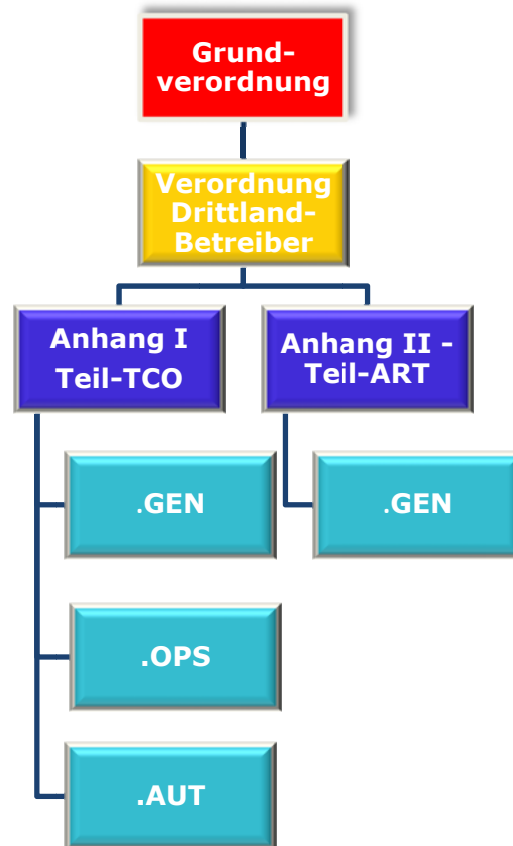
5. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht über die Anhänge der Verordnung über Drittland-Betreiber.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG. *ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1-49.*

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/33/EG. *ABl. L 309 vom 24.11.2009, S. 51-70.*

<sup>3</sup> Beschluss des Verwaltungsrats zu den von der Agentur durchzuführenden Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen („Regelsetzungsverfahren“). *EASA MB 01/2012, 13.3.2012.*

**Abbildung 1: Anhänge der Verordnung über Drittland-Betreiber**

6. Teil-TCO enthält die Anforderungen an Drittland-Betreiber, die gewerblichen Luftverkehr in die, innerhalb der oder aus der Europäischen Union durchführen.
7. Dieser Teil besteht aus drei Abschnitten:
  - Abschnitt I – Allgemeine Anforderungen,
  - Abschnitt II – Flugbetrieb und
  - Abschnitt III – Genehmigung von Drittland-Flugbetrieb.
8. NPA 2011-05 enthielt Anforderungen an die Agentur (in Unterabschnitt AR-TCO) bezüglich der Behandlung von Genehmigungen für Drittland-Betreiber und der Überwachung dieser Betreiber durch die Agentur. Diese Anforderungen ergänzten die allgemeinen Anforderungen gemäß Abschnitt I bis III von Teil-ARO.GEN (wie in Stellungnahme 04/2011 veröffentlicht<sup>4</sup>), die ebenfalls für die Agentur bei der Genehmigung und Überwachung von Drittland-Betreibern gelten sollten.
9. Teil-ART enthält alle Anforderungen, einschließlich der einschlägigen Anforderungen in Abschnitt I und II von Teil-ARO.GEN an die Agentur im Zusammenhang mit der Genehmigung und Überwachung von Drittland-Betreibern, die in die, innerhalb der oder aus der Europäischen Union fliegen.

<sup>4</sup> Stellungnahme 04/2011 Entwurf einer Verordnung (EU) Nr. .../... der Kommission vom ... über behördliche Anforderungen und organisatorische Anforderungen. Auf der Website der Agentur veröffentlicht: <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

10. Dieser Teil besteht aus zwei Abschnitten:
- Abschnitt 1 – Allgemeines und
  - Abschnitt 2 – Genehmigung, Aufsicht und Durchsetzung.

#### **IV. Konsultation**

11. Diese Stellungnahme basiert auf NPA 2011-05 mit Entwurfsvorschlägen für Durchführungsbestimmungen (Implementing Rules, IR) und damit zusammenhängende annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) und Anleitungen (Guidance Material, GM) für die Agentur und Drittland-Betreiber.
12. Der Änderungsvorschlag wurde am 1. April 2011 auf der Website der Agentur ([www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)) veröffentlicht, und der Zeitraum der öffentlichen Konsultation endete am 8. Juli 2011. Bei der Agentur gingen 234 Kommentare von 39 Kommentatoren ein, darunter einzelstaatliche Luftfahrtbehörden (National Aviation Authorities, NAA), Berufsverbände und private Unternehmen.
13. Die Agentur beraumte auch mehrere gemeinsame Besprechungen mit Mitgliedstaaten und Vertretern der Industrie an, die die Agentur bezüglich spezifischer Probleme berieten wie z. B. der Angemessenheit der Beurteilungsmethodik und des Zusammenhangs mit Verordnung (EG) Nr. 2111/2005<sup>5</sup>.
14. Auf der Grundlage umfassender Beratungen mit Behörden, Verbänden und Betreibern hat die Agentur am 26. Januar 2012 das Kommentar-Antwort-Dokument (Comment Response Document, CRD) veröffentlicht. Der Zeitraum, in dem auf das CRD reagiert werden konnte, endete am 26. März 2012. Bei der Agentur gingen 29 Stellungnahmen von 11 NAA, Berufsverbänden und privaten Unternehmen ein.

---

<sup>5</sup> Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG. *ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15–22.*

## **Mantelregulierung über Drittland-Betreiber**

### **I. Geltungsbereich**

15. Die Mantelregulierung legt die allgemeine Anwendbarkeit der Teile fest, auf die sie sich erstreckt, und schlägt Übergangsmaßnahmen vor.

### **II. Übersicht über die Reaktionen**

16. Die eingegangenen Reaktionen zur Mantelregulierung konzentrierten sich auf die Eignungskriterien für Drittland-Betreiber, die Übergangsmaßnahmen und die Bestimmung bezüglich des Inkrafttretens.

### **III. Erläuterungen**

17. Die in der vorliegenden Stellungnahme veröffentlichte Mantelregulierung enthält gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d und Artikel 9 der Grundverordnung die Anforderungen an Drittland-Betreiber, die in einem Drittland registrierte Luftfahrzeuge einsetzen.
18. Artikel 2 enthält Definitionen von Begriffen, die in der Mantelregulierung und in Anhang 1 und 2 dieser Verordnung verwendet werden. Die Definition von „gewerbsmäßige Beförderung“ (Commercial Air Transport, CAT) ist von ICAO Anhang 6 abgeleitet und wurde unter Rücksicht auf die Definition von „gewerblicher Tätigkeit“ gemäß Artikel 3 Buchstabe i der Grundverordnung leicht abgeändert. Sie deckt sich mit der Definition, die in Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 verwendet wird. Die Definition von „Hauptgeschäftssitz“ ist auf die Begriffsbestimmung in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission abgestimmt. Die Definition von „alternative Nachweisverfahren“ wurde zur Angleichung an Anhang VI zur Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission und Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission hinzugefügt. Die Definition von „Flug“ wurde im Zusammenhang mit der neu eingeführten Verfahrensweise für Bedarfsflugverkehr hinzugefügt. Diese Definition wird auch in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 verwendet.
19. Artikel 3 enthält die Anforderung, dass Drittland-Betreiber im Besitz einer Genehmigung sein müssen, die von der Agentur gemäß Anhang 2 dieser Verordnung erteilt wird.
20. Artikel 4, „Infrage kommende Betreiber“, wurde gestrichen.
21. Artikel 4 regelt das Inkrafttreten. In Absatz 2 ist festgelegt, dass Betriebsgenehmigungen oder gleichwertige Dokumente im Rahmen der nationalen Gesetzgebung bis 30 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung oder bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Agentur eine Entscheidung gemäß Anhang 2 dieser Verordnung getroffen hat, von den zuständigen Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten erteilt oder verlängert werden. Diese Verfahrensweise wurde gewählt, um die Fortsetzung des derzeitigen Flugbetriebs von Drittland-Betreibern in die EU zu gewährleisten, da Mitgliedstaaten unterschiedliche Genehmigungsverfahren anwenden und bei der Erteilung von Betriebsgenehmigungen unterschiedliche Gültigkeitszeiträume handhaben. Die

Übergangsfrist von 30 Monaten wird vorgeschlagen, um es der Agentur zu ermöglichen, sich angemessen auf die Erteilung von Genehmigungen und die Überwachung von Drittland-Betreibern vorzubereiten. Wenn ein Mitgliedstaat keine Betriebsgenehmigungen erteilt, sollte der Drittland-Betreiber nach Inkrafttreten dieser Verordnung bei der Agentur eine Genehmigung beantragen. Die Agentur prüft den Antrag gemäß Anhang 2 dieser Verordnung. Der Betreiber muss eine Genehmigung spätestens 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung beantragen. Anträge, die nach dieser Frist eingehen, können möglicherweise nicht vor Ablauf der 30-monatigen Frist bearbeitet werden, was zur Folge hätte, dass der Flugbetrieb in die EU eingestellt werden müsste, bis die Agentur eine Genehmigung erteilt hat.

## **Anhang 1 – Teil-TCO**

### **I. Allgemeines**

22. Teil-TCO, wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen, besteht aus drei Abschnitten:
- Abschnitt I - Allgemeine Anforderungen,
  - Abschnitt II – Flugbetrieb und
  - Abschnitt III – Genehmigung von Drittland-Flugbetrieb.
23. Der in der Stellungnahme vorgeschlagene Text enthält die Änderungen an den ursprünglichen Vorschlägen der Agentur (wie in NPA 2011-05 veröffentlicht) aufgrund der öffentlichen Konsultation sowie weitere Änderungen, die nach Analyse und Bewertung der Reaktionen auf das CRD vorgenommen wurden.

### **II. Übersicht über die Reaktionen**

24. Wie sich in den Kommentaren zu NPA 2011-05 bereits abzeichnete, wurde in den Reaktionen auf das CRD insbesondere auf die Möglichkeit von Strafmaßnahmen durch NAA der Drittland-Betreiber in Form von Gegengebühren verwiesen, wenn Gebühren für deren Genehmigung erhoben werden. Da zudem die Agentur nicht die Zulassungs- und Überwachungsbehörde ist, wird die Erhebung von Gebühren als unangemessen betrachtet.
25. Wie die Agentur im CRD bereits erklärt hat, ist sie der Meinung, dass die Frage der Gebühren außerhalb des Rahmens dieser Stellungnahme liegt. Alle vorgebrachten Bedenken werden im Zuge der Änderung der Verordnung (EG) Nr. 593/2007 der Kommission<sup>6</sup>, der sogenannten „Gebühren- und Entgeltverordnung“, in der alle Details festgelegt werden, sorgfältig geprüft und beurteilt.
26. Ferner wurden erneut Vorbehalte bezüglich der vorgeschlagenen Beurteilungsmethodik für Drittland-Betreiber vorgebracht, da der Vorschlag im CRD nach wie vor als unverhältnismäßig, zu komplex, zu weitreichend im Hinblick auf den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen im Rahmen des Chicagoer Übereinkommens und als unangemessene Belastung für Drittland-Betreiber betrachtet wird. Die Beurteilung von Drittland-Betreibern sollte deshalb vereinfacht und auf eine Überprüfung nach Aktenlage beschränkt werden. Diese Überprüfung nach Aktenlage sollte sich auf das ICAO-Programm zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP), die globale ICAO-Registrierung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) und das internationale Betriebssicherheits-Überprüfungsprogramm (IOSA) beschränken.
27. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 bereits die erforderlichen rechtlichen Instrumente zum Schutz der Sicherheit von EU-Bürgern beinhaltet und dass Überprüfungen (Audits) vor Ort im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 durchgeführt werden sollten.
28. Schließlich haben einige Beteiligte den Eindruck, dass die Agentur mit diesem Vorschlag de facto Aufsichtszuständigkeiten des Betreiberstaates bzw. des

---

<sup>6</sup> Verordnung (EG) Nr. 593/2007 der Kommission vom 31. Mai 2007 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte.

Eintragungsstaates an sich zieht. Es wurde darauf hingewiesen, dass Zuständigkeiten im Rahmen der Sicherheitsaufsicht nicht von ICAO-Vertragsstaaten auf die Agentur verlagert werden sollten.

29. In der Tat obliegt die primäre Sicherheitsaufsicht über einen Betreiber dem Betreiberstaat, der das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat. Die Agentur respektiert uneingeschränkt die Zuständigkeiten, die dem Betreiberstaat im Chicagoer Übereinkommen zugewiesen wurden, und hat nicht die Absicht, eine der vorgenannten Zuständigkeiten an sich zu ziehen. Das Genehmigungsverfahren für Drittland-Betreiber ist vielmehr als Prozess der Gültigerklärung zu verstehen, mit dem die Verlässlichkeit der ursprünglich zertifizierten Informationen überprüft werden soll.
30. Weiterhin entnimmt die Agentur den eingegangenen Reaktionen, dass die Art, wie die Beurteilungsmethodik in ihrem ursprünglichen Vorschlag präsentiert wurde, und die in NPA und CRD gegebenen Erläuterungen den Eindruck erweckt haben könnten, dass die Beurteilungsmethode sehr streng sei und über den der Agentur vom Gesetzgeber erteilten Auftrag hinausgehen würde. Wie schon gesagt, war und ist es aber nicht die Absicht der Agentur, in die Rolle des mit der Überwachung betrauten Staates zu schlüpfen oder eine starre Beurteilungsmethodik anzuwenden.
31. Um diese Absicht angemessen zu verdeutlichen und Unklarheiten bezüglich der Rolle der Agentur auszuräumen, wurden die Bestimmungen in Teil-ART bezüglich der Beurteilungsmethodik für die Anfangs- und die Überwachungsphase abgeändert. Eine detailliertere Darstellung wird in Absatz 39-50 gegeben.
32. In einigen Reaktionen wurde erneut darauf hingewiesen, dass der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen in dieser NPA nicht ausreichend zum Ausdruck kommt und dass die Agentur ausländische Luftverkehrsbetreiberzeugnisse, wie in ICAO Anhang 6 Teil I 4.2.2.1 festgelegt, anerkennen muss.
33. Wie bereits im CRD ausgeführt, ist in Artikel 33 des Chicagoer Übereinkommens Folgendes bestimmt: „Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von dem Vertragsstaat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, werden von den anderen Vertragsstaaten als gültig anerkannt, vorausgesetzt, dass die Anforderungen, nach denen die Zeugnisse und Erlaubnisscheine ausgestellt oder für gültig erklärt worden sind, den Mindestanforderungen, die aufgrund dieses Abkommens jeweils aufgestellt werden, entsprechen oder darüber hinausgehen.“ Die Agentur wird Artikel 33 des Chicagoer Übereinkommens bezüglich Lufttüchtigkeitszeugnissen/ Zuständigkeit und Lizenzen im gesamten Antragsverfahren für die Zulassung von Drittland-Betreibern im größtmöglichen Umfang beachten. Allerdings ist von der Anerkennung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen weder in diesem noch in einem anderen Artikel des Chicagoer Übereinkommens die Rede. Die Anforderung einer Anerkennung wurde erst mit Anhang 6 Teil I 4.2.2.1 auf Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausgedehnt. Dieser Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen, wie in ICAO Anhang 6 Teil I 4.2.2.1 festgelegt, ist aber mit einer Einschränkung versehen: Ein ausländisches AOC wird nur anerkannt, „sofern die Anforderungen, nach denen das Zeugnis ausgestellt wurde, den in diesem Anhang festgelegten mindestens

gleichwertig sind“. Mit dem Entwurf von Teil-TCO sollte genau die Einhaltung dieser Anforderung sichergestellt werden: Mit dem Genehmigungsverfahren wird überprüft, ob die Anforderungen, nach denen ein ausländisches AOC ausgestellt wurde, den einschlägigen Standards mindestens gleichwertig sind.

34. Die Reaktionen bezüglich des Zusammenhangs zwischen Teil-TCO und der **Verordnung (EG) Nr. 2111/2005** machten erneut deutlich, wie wichtig es ist, dass beide Vorschriften gut formuliert sind. Doppelverfahren sollten vermieden werden, und deshalb sollten die beiden Prozesse klar auseinandergehalten werden. Es wurde auch erklärt, dass ein Widerruf einer Genehmigung nur erfolgen dürfe, wenn die Entscheidung getroffen wurde, den Betreiber in die EU-Sicherheitsliste aufzunehmen. Kommentatoren hielten es für sinnvoll, Anträge von Betreibern, die einer Betriebsuntersagung unterliegen, auch als Teil des Prozesses für die Aufhebung von Betriebsuntersagungen zu betrachten. Einige Reaktionen widersprachen einander jedoch. In einer Reaktion wurde der Grundsatz, dass einer Betriebsuntersagung unterliegende Betreiber eine Zulassung beantragen dürfen, abgelehnt, da dies zu widersprüchlichen Entscheidungen führen könne, während in einer anderen Reaktion die im ursprünglichen Vorschlag eingenommene Haltung gerade begrüßt wurde. Der im ursprünglichen Vorschlag vertretene Grundsatz, nur Betreiber, denen aufgrund schlechter Leistung des Betreibers selbst ein Betrieb innerhalb der EU untersagt wurde, zuzulassen, wurde in Frage gestellt, weil dies Betreiber, denen ein Betrieb wegen unzureichender Aufsicht des mit der Überwachung betrauten Staates untersagt wurde, diskriminieren würde.
35. Die Agentur schließt sich der Auffassung an, dass das Zusammenspiel von Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 und Teil-TCO in der Tat koordiniert werden muss. Daher hat die Agentur Teil-TCO in enger Zusammenarbeit mit der Kommission abgestimmt und synchronisiert, um für eine nahtlose Integration ohne widersprüchliche Maßnahmen und für klar zugewiesene Kompetenzen zu sorgen. Zu diesem Zweck hat die Agentur weitere Änderungen an den Bestimmungen der Mantelregulierung und von Teil-ART vorgenommen. Ein wesentlicher Unterschied zwischen dem ursprünglichen Vorschlag und der Stellungnahme besteht darin, dass jetzt alle einer Betriebsuntersagung unterliegenden Drittland-Betreiber einen Antrag stellen dürfen. Eine ausführlichere Erläuterung, wie die Agentur das Zusammenspiel mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 herstellen will, wird in Absatz 51-60 gegeben.
36. Bedenken wurden auch bezüglich des Zeitrahmens für die Einreichung eines Antrags geäußert. Es wurde empfohlen, die Frist für die Einreichung eines Antrags auf Linienflugverkehr oder eine Serie von Bedarfsflugverkehr auf 30 Tage zu verkürzen. Weiterhin wurde es für wichtig gehalten, dass in den Vorschriften ausdrücklich festgelegt ist, dass im Falle einer unerwarteten und dringenden betrieblichen Notwendigkeit (Ad-hoc-Flüge) Anträge auch kurz vor dem vorgesehenen Beginndatum des Betriebs gestellt werden können. Teilweise wurde vorgeschlagen, den Zeitrahmen für Ad-hoc-Flüge erheblich (auf 3 bis 7 Tage) zu verkürzen oder Betreiber überhaupt von der Verpflichtung einer Genehmigung zu befreien, wenn nur 3 bis 6 Flüge durchgeführt würden.
37. In Erwägung der Reaktionen kam die Agentur zu dem Schluss, dass der Zeitrahmen für die Einreichung von Anträgen auf Linienflugverkehr oder eine Serie von Bedarfsflugverkehr auf 30 Tage verkürzt werden könnte. Für den Fall einer

dringenden betrieblichen Notwendigkeit wurde der Zeitrahmen für die Einreichung eines Antrags auf 7 Tage vor dem vorgesehenen Beginndatum des Betriebs verkürzt. Die Genehmigung solcher Flüge ist jedoch auf höchstens 4 Flüge innerhalb von längstens 12 aufeinanderfolgenden Monaten beschränkt. Darüber hinaus kann der Betreiber eine solche Genehmigung nur einmal pro Kalenderjahr erhalten.

38. Schließlich wurde die Verpflichtung zur Bearbeitung eines Antrags im vorgenannten Zeitrahmen auf die Agentur verlagert und deshalb in ART.200 Buchstabe b verschoben.

### III. Erläuterungen

#### Beurteilungsmethodik

39. Wie bereits in dieser Stellungnahme erwähnt, können alle einer Betriebsuntersagung unterliegenden Drittland-Betreiber einen Antrag auf Genehmigung stellen. Daher wurden unterschiedliche Beurteilungsprozesse für einer Betriebsuntersagung unterliegende und keiner solchen Untersagung unterliegende Betreiber festgelegt, was die Tiefe der Überprüfung betrifft.
40. Bei **keiner Betriebsuntersagung unterliegenden Betreibern** wird die Überprüfung nach Aktenlage das Hauptelement des Genehmigungsverfahrens sein. Es wird auf international anerkannten Sicherheitsüberprüfungsberichten wie z. B. ICAO USOAP, Vorfeldinspektionen und sonstigen anerkannten Sicherheitsinformationen beruhen wie z. B. IOSA-Ergebnissen. Die Kombination von Informationsquellen und einer angemessenen und ausgewogenen Abwägung der im Verfahren gewonnenen Sicherheitsinformationen wird Objektivität und Angemessenheit im größtmöglichen Umfang gewährleisten.
41. Nur in Fällen, die eine ausführlichere Beurteilung erforderlich machen und nicht im Rahmen einer einfachen Überprüfung behandelt werden können, wenn z. B. unzureichende oder nicht mehr aktuelle Unterlagen vorgelegt werden oder wenn ein Verdacht auf Sicherheitsmängel besteht, wird die Agentur eine eingehendere Beurteilung durchführen. Eine solche eingehendere Beurteilung wird jedoch auf dasjenige beschränkt bleiben, was notwendig ist, um Gewissheit zu schaffen. In der Anfangsphase sind keine Überprüfungen für Betreiber vorgesehen, die keiner Betriebsuntersagung unterliegen.
42. Die Beurteilungsmethodik für **einer Betriebsuntersagung unterliegende Betreiber** wird insofern eingehender sein als die Beurteilung von keiner Betriebsuntersagung unterliegenden Betreibern, als die Agentur zusätzlich Überprüfungen beim Betreiber vor Ort unter den nachfolgenden Bedingungen durchführen wird, die in ART.205 Buchstabe c festgelegt sind:
  - Nach Maßgabe der Ergebnisse von durchgeführten Beurteilungen, einschließlich Erkenntnissen aus Beratungen/Untersuchungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005, besteht Aussicht, dass die Überprüfung ein positives Ergebnis haben wird;
  - die Überprüfung kann beim Betreiber ohne das Risiko durchgeführt werden, dass die Sicherheit des Personals beeinträchtigt wird, und
  - der Betreiber stimmt einer Überprüfung zu.

Die Prüfung kann auch eine Beurteilung der Aufsicht beinhalten, die der Betreiberstaat beim Antragsteller durchführt. Eine ausführlichere Erläuterung bezüglich des Zusammenspiels mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird in Absatz 51-60 gegeben.

43. Falls keine Gewissheit geschaffen werden kann, d. h. der Betreiber kann die Einhaltung nicht nachweisen oder es ist offensichtlich, dass der Betreiberstaat keine ordnungsgemäße Aufsicht durchführt, wie dies z. B. in einer USAOP-Überprüfung festgestellt wird, erteilt die Agentur keine Genehmigung, da sie nicht die Rolle der Überwachungsbehörde für den betreffenden Betreiber übernehmen wird.
44. In der Überwachungsphase wird die Überprüfung nach Aktenlage ebenfalls die leitende Methode sein. Der Umfang der Überwachung wird sich nach den bisherigen Genehmigungs- und/oder Überwachungsaktivitäten richten.
45. Nach dem ursprünglichen Vorschlag sollte eine Überprüfung der Leistung des Betreibers in Abständen von höchstens 24 Monaten stattfinden. Nach dem aktuellen Vorschlag kann dieser Zeitraum von 24 Monaten unter den folgenden in ART.220 festgelegten Bedingungen auf höchstens 48 Monate verlängert werden:
  - der Betreiberstaat führt eine angemessene Aufsicht durch;
  - der Betreiber hat Änderungen rechtzeitig gemeldet;
  - es sind keine Feststellungen der Ebene 1 aufgetreten und
  - alle Abhilfemaßnahmen wurden fristgerecht und in angemessener Weise durchgeführt.
46. Andererseits kann dieser Zeitraum auch verkürzt werden, wenn es Hinweise darauf gibt, dass sich die Leistung des Betreibers und/oder des Staates hinsichtlich der Sicherheit verschlechtert.
47. Es wurde eine neue Vorschrift über Durchsetzungsmaßnahmen eingeführt. Eine unterschiedliche Verfahrensweise wird auf die „Aussetzung“ einerseits und den „Widerruf“ einer Genehmigung andererseits angewandt. Die Agentur wird eine Zulassung zunächst nur aussetzen. Durch die Aussetzung einer Zulassung dämmt die Agentur das Risiko ein, da der Betreiber nicht mehr in der EU fliegen darf. Auf die Aussetzung folgt der Widerruf, wenn der Betreiber (gemäß Teil-TCO) bzw. der Betreiberstaat (gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005) nicht innerhalb von 6(+3) Monaten nachweisen kann, dass erfolgreiche Abhilfemaßnahmen durchgeführt wurden, oder wenn der Betreiber gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 in die EU-Sicherheitsliste aufgenommen wurde.
48. Die Agentur kann eine Überprüfung des Betreibers nur nach einer Aussetzung durchführen. Eine derartige Überprüfung wird in der Anfangsphase unter denselben Bedingungen wie für einer Betriebsuntersagung unterliegende Betreiber durchgeführt.
49. Zusammenfassend wurde die Stellungnahme vor dem Hintergrund von Artikel 9 Absatz 5 Buchstabe d der Grundverordnung erarbeitet, der vorschreibt, dass das Verfahren zur Erlangung der Genehmigungen in allen Fällen einfach, angemessen, kostengünstig und wirksam sein muss, damit die Anforderungen und der Nachweis der Einhaltung der Komplexität des Flugbetriebs und dem damit verbundenen Risiko angemessen sind. Ihr Ziel ist es, ein gutes Gleichgewicht zwischen möglichst

wenigen bürokratischen Hürden für internationale Betreiber einerseits und der Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus innerhalb der EU andererseits zu gewährleisten. Die Kombination von Informationsquellen und einer angemessenen und ausgewogenen Abwägung der im Verfahren gewonnenen Sicherheitsinformationen wird Objektivität und Angemessenheit im größtmöglichen Umfang gewährleisten. Die Überprüfung nach Aktenlage wird eindeutig das überwiegende Element des Genehmigungsverfahrens sein. Dessen ungeachtet darf das Genehmigungsverfahren keine bloße Formsache werden. Ziel ist es, ein hohes Sicherheitsniveau in der EU zu gewährleisten. Deshalb befasst sich die Stellungnahme mit Fällen, in denen eine weitergehende Beurteilung erforderlich ist. Überprüfungen sind nur in der Anfangsphase für Betreiber vorgesehen, die einer Betriebsuntersagung gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 unterliegen, oder nach Aussetzung einer bestehenden Genehmigung.

50. Teil-TCO sieht ein einheitliches Bewertungsverfahren von Drittland-Betreibern mit dem Ziel vor, die derzeit vielfältigen einzelstaatlichen Systeme in der EU zu harmonisieren. Zukünftig braucht ein Drittland-Betreiber nur noch einmal eine Genehmigung zu beantragen, die dann in der gesamten EU gültig ist. Es wird einheitliche Beurteilungskriterien geben (ICAO-Standards), wodurch das Risiko ausgeräumt wird, dass Drittland-Betreiber mit widersprüchlichen Anforderungen innerhalb der EU konfrontiert werden. Und schließlich werden diese Beurteilungskriterien von einer einzigen Luftfahrtbehörde angewandt, wodurch Fairness und Transparenz verbessert werden.

### **Zusammenhang zwischen Teil-TCO und Verordnung (EG) Nr. 2111/2005**

51. Im vorherigen Vorschlag (CRD zu NPA 2011-05) wollte die Agentur nur Anträge von Betreibern berücksichtigen, die wegen einer mangelhaften Leistung des Betreibers selbst auf der EU-Sicherheitsliste stehen.
52. Nach Prüfung der Möglichkeit, allen einer Betriebsuntersagung unterliegenden Betreibern die Beantragung einer Genehmigung zu erlauben, wie dies in mehreren Reaktionen auf das CRD vorgeschlagen wurde, kam die Agentur zu dem Schluss, dass dies die Abstimmung zwischen den Verfahren, die gemäß Teil-TCO und der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 angewandt werden, erheblich verbessern würde. Daher erlaubt es die Stellungnahme jetzt auch allen einer Betriebsuntersagung unterliegenden Betreibern, eine Genehmigung zu beantragen. Weiterhin hat sich die Agentur, wie bereits erwähnt, bemüht, das Bewertungsverfahren so zu gestalten, dass es vollständig im Einklang mit dem in der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 hierfür vorgesehenen Verfahren steht.
53. Der Ablauf für die Behandlung des Antrags durch die Agentur wird wie folgt sein. Nach Eingang des Antrags eines einer Betriebsuntersagung unterliegenden Betreibers wendet die Agentur zunächst das entsprechende Beurteilungsverfahren wie für keiner Betriebsuntersagung unterliegende Betreiber an und prüft, ob die Betriebsuntersagung wegen schlechter Leistung des Betreibers selbst oder wegen unzureichender Aufsicht des Betreiberstaates erfolgte. Wenn Letzteres der Fall ist, informiert die Agentur die Kommission [ART.205 Buchstabe b] und wartet deren Entscheidung ab, ob eine Überprüfung des betreffenden Staates gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zweckdienlich wäre. Wenn das Ergebnis der

Erstbeurteilung gemäß Teil-TCO und eine eventuelle Untersuchung gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 positiv ausfallen, bearbeitet die Agentur den Antrag weiter und führt eine Überprüfung des Betreibers vor Ort durch. Eine derartige Überprüfung kann auch eine Beurteilung der Aufsicht beinhalten, die der Betreiberstaat beim betreffenden Betreiber durchführt, wenn es Hinweise auf größere Mängel hinsichtlich der Aufsicht über den Betreiber gibt.

54. Das Ergebnis der Überprüfung wird der Kommission vorgelegt [ART.205 Buchstabe e]. Damit kann sich die Kommission auf eine eventuelle Entscheidungsfindung im Flugsicherheitsausschuss vorbereiten. Im Falle eines negativen Ergebnisses sind keine weiteren Maßnahmen gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 erforderlich, und die Agentur lehnt den Antrag ab (ART.210). Im Falle eines positiven Ergebnisses kann die Kommission Maßnahmen einleiten, um den Antragsteller und, wenn sie dies für notwendig hält, alle übrigen Betreiber dieses Staates von der EU-Sicherheitsliste zu entfernen. Sobald der Betreiber von der EU-Sicherheitsliste entfernt wurde, erteilt die Agentur eine Genehmigung (ART.210).
55. Falls gegen den Betreiber eine Betriebsuntersagung wegen Sicherheitsbedenken bezüglich des Betreibers selbst verhängt wurde, leitet die Agentur das Verfahren sofort nach Erhalt des Antrags ein, da eine Untersuchung des Betreiberstaates gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 nicht erforderlich ist. Wenn die Beurteilung durch die Agentur zu einem positiven Ergebnis führt, kann die Kommission Schritte einleiten, um den Betreiber von der EU-Sicherheitsliste zu entfernen.
56. Teil-TCO gewährleistet auch Konsistenz mit Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 in Bezug auf nicht einer Betriebsuntersagung unterliegende Betreiber. Falls die Agentur beschließt, keine Genehmigung zu erteilen, teilt sie dies der Kommission entsprechend mit [ART.110]. Die Kommission kann dann prüfen, ob der Betreiber in die EU-Sicherheitsliste aufzunehmen ist.
57. Wenn die Ablehnung darauf beruht, dass der Betreiberstaat keine angemessene Aufsicht über einen bestimmten Betreiber führt, kann die Kommission erwägen, gegen alle Betreiber unter der Aufsicht dieses Staates eine Betriebsuntersagung zu verhängen. In diesem Fall lehnt die Agentur ggf. auch Anträge von anderen Betreibern des betreffenden Staates ab.
58. Schließlich gewährleistet diese Stellungnahme auch Konsistenz mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 in Bezug auf Durchsetzungsmaßnahmen der Agentur. Die Agentur spricht zunächst nur eine Einschränkung oder Aussetzung der Genehmigung aus. Dadurch wird einerseits das unmittelbare Risiko vollständig eingedämmt, da die Maßnahme im Ergebnis einer Betriebsuntersagung gleichkommt, und erhält andererseits die Kommission die Möglichkeit, ihrer Verantwortlichkeit nachzukommen und eine Aufnahme des Betreibers in die Sicherheitsliste in Betracht zu ziehen.
59. Wenn die Agentur eine Genehmigung einschränkt oder aussetzt, unterrichtet sie die Kommission [ART.110 Buchstabe a Absatz 2]. Wenn die Einschränkung oder Aussetzung in erheblichen Sicherheitsbedenken gegenüber dem Betreiberstaat begründet ist, kann die Kommission beschließen, gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 in eine gemeinsame Konsultation mit dem betreffenden Staat einzutreten. Wenn das Ergebnis einer solchen Konsultation negativ ist, nimmt die Kommission den Betreiber (und alle Betreiber dieses Staates) in die EU-

Sicherheitsliste auf, und die Agentur wandelt die Aussetzung in einen Widerruf um, sobald der Betreiber in Anhang A aufgenommen ist (vollständige Untersagung). Falls der Betreiber bereits in Anhang B (betriebliche Einschränkung) aufgenommen ist, erhält die Agentur die Einschränkung aufrecht [ART.235].

60. Schließlich haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, in dringenden Fällen als Reaktion auf ein unvorhergesehenes Sicherheitsproblem selbst eine Untersagung bezüglich ihres eigenen Hoheitsgebiets zu verhängen [Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005]. Um einander widersprechende Maßnahmen zu vermeiden, sollte der Mitgliedstaat die Agentur unverzüglich von seiner Absicht unterrichten [ART.110 Buchstabe c]. Die Agentur ergreift dann ihrerseits Maßnahmen, um die Genehmigung einzuschränken oder auszusetzen [ART.235 Buchstabe a Nummer 3].

#### **IV. Wirtschaftliche und administrative Auswirkungen der Änderungen gegenüber dem Kommentar-Antwort-Dokument**

61. Eine vorausschauende Vorgehensweise und eine Stärkung der Überwachung von Drittland-Betreibern, wie in der Grundverordnung vorgesehen, haben natürlich auch finanzielle Auswirkungen. Die geänderte Methodik zielt auf eine weitere Verringerung der entsprechenden Kosten durch den Verzicht auf regelmäßige Überprüfungen und durch Bearbeitung der Anträge mittels Fragebögen und Prüfungen nach Aktenlage. Weiterhin wird die vorgeschlagene Verfahrensweise einen angemessenen Einsatz der Ressourcen der Agentur gewährleisten, damit sie sich auf die Beurteilung von Betreibern konzentrieren kann, in die die Agentur ein vermindertes Vertrauen hat.
62. Eine unmittelbare Auswirkung der geänderten Verfahrensweise ist der Wegfall von Personalkosten für teure und komplexe Einsätze, einschließlich der Beteiligung qualifizierter Stellen, während nach dem ursprünglichen Vorschlag solche Kosten die Industrie erheblich belastet hätten. Weiterhin entfällt bei den Antragstellern der eigene administrative und finanzielle Aufwand, den die Durchführung einer Inspektion vor Ort durch ein EASA-Team mit sich bringt.
63. Auf Seiten der Agentur wird davon ausgegangen, dass die geänderten Verfahren für die erstmalige Beurteilung und die Überwachung den ursprünglich angesetzten Personalaufwand um ein Drittel senken werden. Die Kalkulation von Ressourcen ist auf Aufgaben beschränkt, die direkt bei Antragstellern durchgeführt werden und bei denen die entstehenden Kosten entsprechend zugewiesen werden können. Die Effizienz der Verfahrensweise und der Ressourcen hängt weitgehend vom Vorhandensein einer maßgeschneiderten Software-Anwendung für die Sammlung und Speicherung von Informationen über Drittland-Betreiber und für die Kommunikation mit Antragstellern, Inhabern von Genehmigungen, Mitgliedstaaten und der Kommission ab.
64. Unsicher sind noch die Auswirkungen im Falle einer Antragstellung seitens einer Betriebsuntersagung unterliegenden Betreibern. Derzeit sind rund 300 Betreiber in die Sicherheitsliste eingetragen, und würden diese sämtlich einen Antrag stellen, nähme die Anzahl der voraussichtlichen Bearbeitungsverfahren dramatisch zu, was erhebliche Auswirkungen auf den Ressourcenbedarf hätte.

**V. Teil-TCO****VI. Änderungen gegenüber dem CRD**

65. Wie bereits erläutert, wurden mehrere Bestimmungen in Teil-ART im Zusammenhang mit der Beurteilungsmethodik für die Anfangs- und Überwachungsphase geändert, um zu gewährleisten, dass die Kriterien wie in Artikel 9 Absatz 5 Buchstabe d der Grundverordnung festgelegt erfüllt werden.
66. Darüber hinaus wurden weitere Änderungen vorgenommen, um Konsistenz mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu gewährleisten.

**VII. Abschnitt I - Allgemeine Anforderungen**

67. Dieser Abschnitt enthält allgemeine Anforderungen an Drittland-Betreiber, die mit gewerblichem Luftverkehr befasst sind.
68. Die meisten Vorschriften in diesem Abschnitt entsprechen den ursprünglich vorgeschlagenen Vorschriften von CRD TCO.GEN.

***Spezifische Fragestellungen*****TCO.100 Geltungsbereich**

69. Diese Bestimmung wurde neu aufgenommen und legt den Geltungsbereich von Teil-TCO fest.

**TCO.110 Gemeldete Abweichungen gegenüber ICAO**

70. Diese Bestimmung wurde aus Gründen der Klarheit aufgenommen. Sie spiegelt die Anforderung in ART.200 Buchstabe d wider, die die Agentur verpflichtet, diejenigen ICAO-Standards zu benennen, für die sie risikomindernde Maßnahmen akzeptieren kann, wenn der Betreiber- oder Eintragsstaat eine Abweichung von einem ICAO-Standard gemeldet hat.

**Abschnitt II Flugbetrieb**

71. Dieser Abschnitt enthält betriebliche Anforderungen an Drittland-Betreiber, die mit gewerblichem Luftverkehr befasst sind.

***Spezifische Fragestellungen*****TCO.200 Allgemeine Anforderungen**

72. Der Verweis in Buchstabe a auf die entsprechenden Vorschriften des Betreiberstaates und des Eintragsstaates der Luftfahrzeuge, mit denen die einschlägigen Normen in den ICAO-Anhängen für anwendbar erklärt werden, wurde gestrichen, um dem Eindruck vorzubeugen, dass die Agentur den Drittland-Betreiber anhand der nationalen Vorschriften des Drittstaates beurteilen wolle. Wie bereits erwähnt, ist es eindeutig nicht die Absicht der Agentur, in die Rolle der für die Überwachung zuständigen Aufsichtsbehörde zu schlüpfen.
73. Die Erwähnung „ernster Zwischenfälle“ in Buchstabe e wurde gestrichen, weil dies für die Drittland-Betreiber und die Agentur eine zu große Belastung darstellen

würde. Ggf. wird die Agentur andere einschlägige Informationsquellen nutzen, um sich solche Daten zu beschaffen.

#### **Abschnitt IV – Genehmigung von Drittland-Betreibern**

74. Dieser Abschnitt enthält Anforderungen für die Genehmigung von Drittland-Betreibern, die mit gewerblichem Luftverkehr befasst sind.

##### ***Spezifische Fragestellungen***

#### **TCO.300 Antrag auf eine Genehmigung**

75. Wie oben angegeben, wurde die Verpflichtung zur Vorlage eines Antrags 90 Tage vor dem vorgesehenen Betrieb auf 30 Tage für Linienflugverkehr oder eine Serie von Bedarfsflugverkehr und 7 Tage für Bedarfsflüge verkürzt. Die Genehmigung von Bedarfsflugverkehr ist auf höchstens 4 Flüge innerhalb von längstens 12 aufeinanderfolgenden Monaten beschränkt, und ein Drittland-Betreiber kann eine solche Genehmigung nur einmal pro Kalenderjahr erhalten. Wenn jedoch keine erheblichen Sicherheitsbedenken bezüglich des Betreiberstaates oder des Betreibers selbst bestehen und der Betreiber nachweisen kann, dass eine unerwartete und dringende betriebliche Notwendigkeit besteht, kann die Agentur beschließen, einen Antrag zu bearbeiten, der später als 7 Tage vor dem Datum des beabsichtigten Betriebs gestellt wird.

#### **TCO.315 Fortdauernde Gültigkeit**

76. Der Passus, dass Genehmigungen für Bedarfsflugverkehr für einen beschränkten Zeitraum erteilt werden, wurde in Buchstabe a Nummer 4 aufgenommen.

### **VIII. Teil-ART**

77. Wie oben erwähnt, war es zu keinem Zeitpunkt die Absicht der Agentur, die Zuständigkeiten des mit der Überwachung betrauten Staates an sich zu ziehen oder eine starre Beurteilungsmethodik anzuwenden. Nach einer erneuten Prüfung der Methodik wurde beschlossen, die Absichten der Agentur klarer zu fassen. Deshalb wurde eine Reihe von Bestimmungen in Teil-ART in Bezug auf die Beurteilungsmethodik für die Anfangs- und Überwachungsphase geändert, z. B. durch Änderung des Ausdrucks „Aufsicht“ in „Überwachung“, Beschränkung von Überprüfungen auf einer Betriebsuntersagung unterliegende Betreibern oder nach Aussetzung einer Genehmigung und Zulassung einer risikobasierten Vorgehensweise bei der Genehmigung und Überwachung des Drittland-Betreibers.
78. Darüber hinaus wurden weitere Änderungen vorgenommen, um Konsistenz der Verfahrensweise gemäß Teil-TCO mit der Verfahrensweise gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zu gewährleisten.

### **IX. Abschnitt I - Allgemeines**

79. Dieser Abschnitt enthält die Anforderungen an die Agentur im Zusammenhang mit Drittland-Flugbetrieb in die, innerhalb der oder aus der EU.

### **Spezifische Fragestellungen**

#### **ART.110 Informationsaustausch**

80. Durch Aufnahme der Formulierung „aufgrund von Sicherheitsbedenken“ in Buchstabe a Nummer 2 wurde sichergestellt, dass nur sicherheitsbezogene Beschränkungen, die im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 relevant sind, von der Agentur gemeldet werden.
81. Es wurde ein neuer Buchstabe c hinzugefügt, um sicherzustellen, dass Mitgliedstaaten die Agentur über ihre Absicht informieren, gegenüber einem Drittland-Betreiber bezüglich ihres eigenen Hoheitsgebiets eine individuelle Betriebsuntersagung gemäß den in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 festgelegten Bedingungen zu verhängen. Die Agentur ergreift dann ihrerseits Maßnahmen, um die Genehmigung einzuschränken oder auszusetzen.

#### **ART.200 Erstbeurteilungsverfahren - Allgemeines**

82. Buchstabe c wurde entsprechend der vorgesehenen angemessenen Beurteilungsmethodik und um zu gewährleisten, dass auch von einem Drittstaat bezüglich des Antragstellers ergriffene Durchsetzungsmaßnahmen berücksichtigt werden, neu gefasst. Die Erwähnung von Überprüfungen wurde gestrichen, weil die Agentur in der Anfangsphase keine Überprüfungen bei Drittland-Betreibern durchführen wird, die nicht in die EU-Sicherheitsliste aufgenommen sind. Buchstabe e wurde neu gefasst, um den risikobasierten Ansatz der Agentur besser zum Ausdruck zu bringen. Er schafft auch die Grundlage für die Ablehnung eines Antrags, wenn offensichtlich ist, dass eine weitere Beurteilung zwecklos ist.
83. Buchstabe d gewährleistet in der geänderten Fassung, dass sich die Agentur nur auf diejenigen ICAO-Standards konzentriert, für die sie risikomindernde Maßnahmen des Betreiberstaates, des Eintragsstaates oder des Betreibers akzeptieren kann, falls gemäß Artikel 38 des Chicagoer Übereinkommens Abweichungen gemeldet werden.

#### **ART.205 Erstbeurteilungsverfahren – Drittland-Betreiber, gegen die eine Betriebsuntersagung verhängt wurde**

84. Dies ist eine vollständig neue Bestimmung, mit der festgelegt wird, dass alle einer Betriebsuntersagung unterliegenden Betreiber eine Genehmigung beantragen können. Weiterhin wurde eine bessere Abstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 vorgenommen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit schlägt die Agentur eine getrennte Bestimmung für einer Betriebsuntersagung unterliegende Betreiber wie in dieser Bestimmung verankert vor. Wie bereits erwähnt, kann die Beurteilung eines einer Betriebsuntersagung unterliegenden Betreibers auch eine Überprüfung vor Ort beinhalten.

#### **ART.210 Erteilung einer Genehmigung**

85. Es wurde ein Vergleich zwischen den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 festgelegten Kriterien und den in dieser Stellungnahme für die Erteilung einer Genehmigung definierten Kriterien durchgeführt. Einige der Kriterien im vorgenannten Anhang waren in Teil-TCO nicht ausreichend

berücksichtigt, weshalb sie in Unterabsätze (a 3) und 4)) aufgenommen wurden. Außerdem wurde Unterabsatz a Nummer 4 geändert, um zu gewährleisten, dass eine Genehmigung nur erteilt wird, wenn es keine Hinweise darauf gibt, dass erhebliche systematische Mängel in der Aufsicht des Betreiberstaates einen negativen Einfluss auf die Leistung dieses Betreibers haben. Unterabsatz a Nummer 5 wurde aufgenommen, um zu gewährleisten, dass eine Genehmigung nur Betreibern erteilt wird, die keiner Betriebsuntersagung unterliegen.

86. Absatz b wurde entsprechend dem neu aufgenommenen Begriff des Bedarfsflugverkehrs neu gefasst (siehe Absatz 37).

### **ART.215 Überwachung**

87. Diese Bestimmung wurde an ART.200 angeglichen, um zu gewährleisten, dass die Agentur in der Anfangs- und in der Überwachungsphase dieselben Kriterien anwendet.

### **ART.220 Überwachungsprogramm**

88. Die Kriterien „die spezifische Natur des Betreibers und die Komplexität der Aktivitäten des Betreibers“, die bei der Erarbeitung eines Überwachungsprogramms berücksichtigt werden sollten, wurden gestrichen. Während solche Kriterien für die vom Betreiberstaat durchgeführte Sicherheitsaufsicht angemessen sind, werden sie als unverhältnismäßig für die Beurteilung von Drittland-Betreibern durch die Agentur angesehen. Buchstabe c wurde geändert und beinhaltet den Passus, dass der Zeitraum von 24 Monaten verkürzt werden kann, wenn es Hinweise darauf gibt, dass sich die Aufsichtsfähigkeit des Betreiberstaates verschlechtert hat. Neu aufgenommen wurde die Möglichkeit einer Verlängerung des Zeitraums auf bis zu 48 Monate unter bestimmten Voraussetzungen.

### **ART.230 Feststellungen und Abhilfemaßnahmen**

89. Da Überprüfungen nur für einer Betriebsuntersagung unterliegende Betreiber oder nach der Aussetzung einer bestehenden Genehmigung vorgesehen sind, wurde Buchstabe b Nummer 2 hinfällig und daher gestrichen. In Buchstabe c wurde die Erwähnung von „Verfahren und Handbüchern des Betreibers“ gestrichen, da die Agentur Drittland-Betreiber nicht in solcher Ausführlichkeit prüfen wird. Um der Agentur und dem Betreiber mehr Flexibilität bei der Umsetzung einer Abhilfemaßnahme einzuräumen, wurde die Erwähnung von 3 Monaten in Unterabsatz e Nummer 2 gestrichen.

### **ART.235 Einschränkung, Aussetzung und Widerruf von Genehmigungen**

90. Dies ist eine vollständig neue Durchsetzungsbestimmung. Sie baut auf der ursprünglich in der NPA vorgelegten Durchsetzungsbestimmung auf. Wie oben bereits erwähnt, besteht die wichtigste Änderung gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag darin, dass getrennte Verfahren für die „Aussetzung“ und den „Widerruf“ einer Genehmigung angewandt werden. In erster Instanz wird die Agentur eine Genehmigung nur aussetzen. Zur Aufhebung der Aussetzung kann die Agentur beim Betreiber eine Überprüfung durchführen, wenn die in ART.205 Buchstabe c genannten Bedingungen erfüllt sind. Auf diese Aussetzung folgt der Widerruf, wenn

der Betreiber (gemäß Teil-TCO) oder der Betreiberstaat (gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005) nicht innerhalb von 6(+3) Monaten nachweisen kann, dass eine erfolgreiche Abhilfemaßnahme durchgeführt wurde, oder wenn der Betreiber gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 in die EU-Sicherheitsliste aufgenommen wurde. Buchstabe f wurde zur Angleichung an die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 aufgenommen.