



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 05/2012

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΤΗΣ 22ΑΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2012

**για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει τους εκτελεστικούς κανόνες για
αερομεταφορείς τρίτων χωρών όσον αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές**

και

**για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει τους εκτελεστικούς κανόνες για τον
Οργανισμό όσον αφορά την αδειοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών**

«Αερομεταφορείς τρίτων χωρών»

Πίνακας περιεχομένων

Σύνοψη 4

Επεξηγηματική σημείωση	5
I. Γενικά	5
II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης	5
III. Δομή των κανόνων	5
IV. Διαβούλευση	7
Κανονισμός πλαίσιο για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών	8
I. Πεδίο εφαρμογής.....	8
II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων.....	8
III. Εξηγήσεις.....	8
Παράρτημα 1– Μέρος TCO	10
I. Γενικά	10
II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων.....	10
III. Εξηγήσεις.....	13
IV. Οικονομικές και διοικητικές επιπτώσεις των αλλαγών συγκριτικά με το ΕΑΠ	17
V. Μέρος TCO.....	18
VI. Αλλαγές συγκριτικά με το ΕΑΠ	18
VII. Ενότητα I Γενικές απαιτήσεις	18
<i>Ειδικά ζητήματα</i>	18
TCO.100 Πεδίο εφαρμογής.....	18
TCO.110 Γνωστοποιημένες διαφορές στο ΔΟΠΑ	18
Ενότητα II Αεροπορικές δραστηριότητες	18
<i>Ειδικά ζητήματα</i>	18
TCO.200 Γενικές απαιτήσεις.....	18
Ενότητα IV – Αδειοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών.	19
<i>Ειδικά ζητήματα</i>	19
TCO.300 Αίτηση για τη χορήγηση άδειας.....	19
TCO.315 Συνεχιζόμενη ισχύς	19
VIII. Μέρος ART.....	19
IX. Ενότητα I - Γενικά.....	20

Ειδικά ζητήματα	20
ART.110 Ανταλλαγή πληροφοριών	20
ART.200 Διαδικασία αρχικής αξιολόγησης-γενικά	20
ART.205 Διαδικασία αρχικής αξιολόγησης – αερομεταφορείς τρίτων χωρών των οποίων η λειτουργία απαγορεύεται	20
ART.210 Έκδοση άδειας	21
ART.215 Παρακολούθηση	21
ART.220 Πρόγραμμα παρακολούθησης	21
ART.230 Πορίσματα και διορθωτικές ενέργειες	21
ART.235 Περιορισμός, αναστολή και ανάκληση αδειών	21

Σύνοψη

Η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει τα ακόλουθα έγγραφα:

- κανονισμός πλαίσιο για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών·
- παράρτημα 1 – μέρος TCO, απαιτήσεις για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών·
- παράρτημα 2 – μέρος ART, απαιτήσεις όσον αφορά τις αρχές για την αδειοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών.

Η παρούσα γνώμη είναι αποτέλεσμα διαδικασίας εκτενούς διαβούλευσης με αρχές, ενώσεις και αερομεταφορείς. Παρέχει ενημερωμένο σχέδιο κανόνων για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές από, προς και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (μέρος TCO), καθώς και σχέδιο κανόνων για την αρχική άδεια, τη διαρκή παρακολούθηση και την παρακολούθηση των πορισμάτων όσον αφορά αερομεταφορείς τρίτων χωρών (μέρος ART).

Οι εν λόγω κανόνες αναπτύχθηκαν με βάση τους ακόλουθους στόχους:

- διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας·
- κατάρτιση ενός διακριτού και αναλογικού συνόλου κανόνων για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών·
- διασφάλιση ευελιξίας και αποτελεσματικότητας για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών και τον Οργανισμό.

Τα κύρια ζητήματα και οι ανησυχίες που προέκυψαν από τις παρατηρήσεις και τις αντιδράσεις που ελήφθησαν ήταν:

- το ενδεχόμενο λήψης αντιμέτρων κατά των αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης·
- η αναλογικότητα της μεθοδολογίας αξιολόγησης·
- η σχέση μεταξύ των κανόνων που προτείνονται στην ειδοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης (ΕΠΤ) 2011-05 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005·
- τα προβλεπόμενα τέλη για την αδειοδότηση και τη διαρκή επιτήρηση των αερομεταφορέων τρίτων χωρών.

Επεξηγηματική σημείωση

I. Γενικά

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (εφεξής καλούμενος ο «βασικός κανονισμός»), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009², θεσπίζει κατάλληλο και ολοκληρωμένο πλαίσιο για τον ορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.
2. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών.
3. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας (εφεξής καλούμενος «Οργανισμός»)³, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού.

II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης

4. Η παρούσα γνώμη αποτελείται από τα ακόλουθα έγγραφα:
 - κανονισμό πλαίσιο για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών,
 - παράρτημα 1 – μέρος TCO, απαιτήσεις για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών,
 - παράρτημα 2 – μέρος ART, απαιτήσεις όσον αφορά τις αρχές για την αδειοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών.

III. Δομή των κανόνων

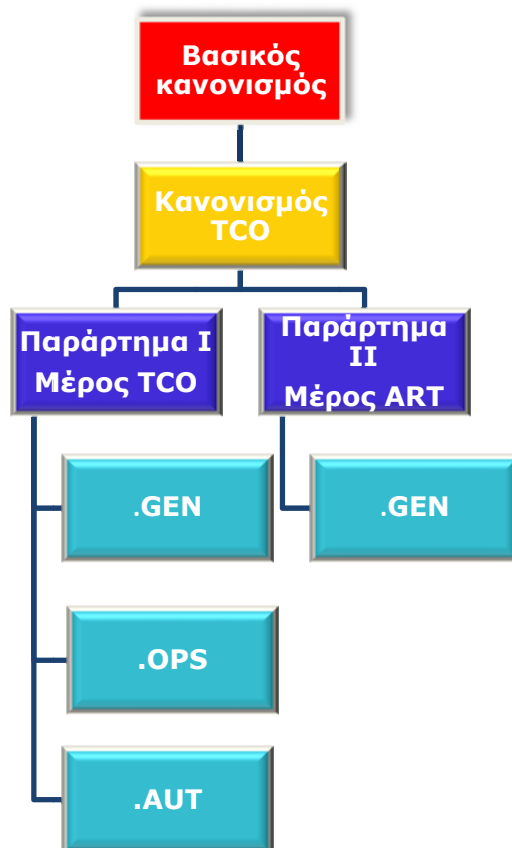
5. Στην ακόλουθη εικόνα παρουσιάζεται ανασκόπηση των παραρτημάτων του κανονισμού για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ. *EE L 79 της 19.03.2008, σ. 1-49.*

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ. *EE L 309 της 24.11.2009, σ. 51-70.*

³ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εφαρμοστέα από τον Οργανισμό διαδικασία για την έκδοση γνωμοδοτήσεων, πιστοποιήσεων, προδιαγραφών και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). *EASA MB 01-2012, 13.03.2012.*

Εικόνα 1: Παραρτήματα του κανονισμού για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών



6. Το μέρος TCO περιέχει τις απαιτήσεις για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές από, προς και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
7. Το παρόν μέρος αποτελείται από τρεις ενότητες:
 - Ενότητα I - Γενικές απαιτήσεις,
 - Ενότητα II – Αεροπορικές δραστηριότητες,
 - Ενότητα III – Αδειοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών.
8. Η ΕΠΤ 2011-05 περιείχε απαιτήσεις για τον Οργανισμό (στο τμήμα AR-TCO) που καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίον θα διεκπεραιώνει τις άδειες για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών και θα εποπτεύει τους εν λόγω αερομεταφορείς. Οι συγκεκριμένες απαιτήσεις ήρθαν να συμπληρώσουν τις γενικές απαιτήσεις που καθορίζονται στις ενότητες I έως III του τμήματος ARO.GEN (όπως δημοσιεύθηκε στη γνώμη 04/2011⁴), οι οποίες επίσης θα έχουν εφαρμογή στον Οργανισμό κατά την αδειοδότηση και την εποπτεία αερομεταφορέων τρίτων χωρών.
9. Το μέρος ART περιέχει όλες τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών απαιτήσεων που περιείχαν οι ενότητες I και II του τμήματος ARO.GEN, που έχουν

⁴ Γνώμη 04/2011 Σχέδιο κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... της Επιτροπής της ... σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τις απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς. Διατίθεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού. <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

εφαρμογή στον Οργανισμό όταν εγκρίνει και παρακολουθεί αερομεταφορείς τρίτων χωρών που εκτελούν πτήσεις από, προς και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

10. Το παρόν μέρος αποτελείται από δύο ενότητες:
- Ενότητα 1 - Γενικά,
 - Ενότητα 2 — Αδειοδότηση, επιτήρηση και εφαρμογή

IV. Διαβούλευση

11. Η παρούσα γνώμη βασίζεται στην ΕΠΤ 2011-05 η οποία περιέχει σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες καθώς και για τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το καθοδηγητικό υλικό αναφορικά με τον Οργανισμό και τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών.
12. Η ΕΠΤ δημοσιεύτηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού (www.easa.europa.eu) την 1η Απριλίου 2011 και η περίοδος δημόσιας διαβούλευσης έληξε την 8η Ιουλίου 2011. Ο Οργανισμός έλαβε 234 παρατηρήσεις από 39 σχολιαστές, συμπεριλαμβανομένων εθνικών αεροπορικών αρχών, επαγγελματικών φορέων και ιδιωτικών εταιρειών.
13. Ο Οργανισμός επίσης συγκάλυψε και συμμετείχε σε πολλές συναντήσεις με κράτη μέλη και εκπροσώπους του κλάδου που παρείχαν στον Οργανισμό συμβουλές για συγκεκριμένα ζητήματα όπως επί παραδείγματι την αναλογικότητα της μεθοδολογίας αξιολόγησης και τη σχέση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005⁵.
14. Με βάση εκτενείς διαβουλεύσεις με αρχές, ενώσεις και αερομεταφορείς, ο Οργανισμός δημοσίευσε έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις (ΕΑΠ) την 26η Ιανουαρίου 2012. Η περίοδος αντίδρασης έληξε την 26η Μαρτίου 2012. Ο Οργανισμός έλαβε 29 αντιδράσεις από 11 εθνικές αεροπορικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες.

⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2005 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ, *EE L 344 της 27.12.2005, σ. 15-22*.

Κανονισμός πλαίσιο για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών**I. Πεδίο εφαρμογής**

15. Ο κανονισμός πλαίσιο ορίζει τη γενική εφαρμογή των μερών που καλύπτει και προτείνει μέτρα μετάβασης.

II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων

16. Οι αντιδράσεις που ελήφθησαν επί του κανονισμού πλαισίου εστίασαν στα κριτήρια επιλεξιμότητας για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών, στα μέτρα μετάβασης και στη διάταξη για την έναρξη ισχύος.

III. Εξηγήσεις

17. Ο κανονισμός πλαίσιο που δημοσιεύεται στην παρούσα γνώμη περιέχει, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και το άρθρο 9 του βασικού κανονισμού, τις απαιτήσεις για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών που κάνουν χρήση αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα.
18. Το άρθρο 2 περιέχει ορισμούς των όρων που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό πλαίσιο και στα παραρτήματα 1 και 2 του παρόντος κανονισμού. Ο ορισμός των δραστηριοτήτων εμπορικών αερομεταφορών προέρχεται από το παράρτημα 6 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) και έχει τροποποιηθεί ελαφρώς ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο ορισμός της «εμπορικής δραστηριότητας» που περιέχεται στο άρθρο 3 παράγραφος θ) του βασικού κανονισμού. Είναι ο ίδιος ορισμός που χρησιμοποιείται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής της 5ης Οκτωβρίου 2012. Ο ορισμός του όρου «κύριου τόπου επιχείρησης» είναι ευθυγραμμισμένος με τον ορισμό που χρησιμοποιείται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής. Προστέθηκε ο ορισμός των «εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης» ώστε να υπάρξει ευθυγράμμιση με το παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 290/2012 της Επιτροπής που τροποποίησε τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής και με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής. Ο ορισμός του όρου «πτήση» προστέθηκε στο πλαίσιο της νεοεισαχθείσας προσέγγισης για τις μη τακτικές πτήσεις. Ο εν λόγω ορισμός χρησιμοποιείται επίσης στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.
19. Το άρθρο 3 περιέχει την απαίτηση σύμφωνα με την οποία οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών πρέπει να κατέχουν άδεια εκδοθείσα από τον Οργανισμό σύμφωνα με το παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού.
20. Το άρθρο 4 με τίτλο «Επιλεξιμότητα» διαγράφηκε.
21. Το άρθρο 4 περιέχει τις διατάξεις έναρξης ισχύος. Η παράγραφος 2 καθορίζει ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πρέπει να εξακολουθήσουν να εκδίδουν και να ανανεώνουν άδειες λειτουργίας ή ισοδύναμα έγγραφα σύμφωνα με το εθνικό δικαίωμα των κρατών μελών έως 30 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού ή έως την ημερομηνία λήψης απόφασης από τον Οργανισμό σύμφωνα με το παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού. Η εν λόγω προσέγγιση επιλέχθηκε προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχιση των υφιστάμενων λειτουργιών των

αερομεταφορέων τρίτων χωρών προς την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς τα κράτη μέλη εφαρμόζουν διαφορετικά συστήματα έγκρισης και διαφορετικές περιόδους ισχύος κατά τη χορήγηση αδειών λειτουργίας. Προτείνεται μεταβατική περίοδος 30 μηνών ώστε ο Οργανισμός να προετοιμαστεί επαρκώς για την έκδοση αδειών και την παρακολούθηση των αερομεταφορέων τρίτων χωρών. Όταν ένα κράτος μέλος δεν εκδίδει άδειες λειτουργίας, οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών θα πρέπει να υποβάλουν αίτηση στον Οργανισμό για τη χορήγηση άδειας μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ο Οργανισμός θα αξιολογεί τις αιτήσεις σύμφωνα με το παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού. Οι αερομεταφορείς πρέπει να υποβάλουν αίτηση για χορήγηση άδειας το αργότερο εντός 6 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Αιτήσεις που λαμβάνονται μετά από τη συγκεκριμένη περίοδο μπορεί να μην διεκπεραιωθούν πριν από το πέρας της περιόδου των 30 μηνών, με αποτέλεσμα να χρειαστεί ενδεχομένως η διακοπή των λειτουργιών προς την Ευρωπαϊκή Ένωση έως την έκδοση των αδειών από τον Οργανισμό.

Παράρτημα 1 – Μέρος TCO**I. Γενικά**

22. Το μέρος TCO, όπως αυτό προτείνεται στην παρούσα γνώμη, αποτελείται από τρεις ενότητες:
- Ενότητα I - Γενικές απαιτήσεις,
 - Ενότητα II – Αεροπορικές δραστηριότητες,
 - Ενότητα III – Αδειοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών.
23. Το κείμενο που προτείνεται στην παρούσα γνώμη αντανακλά τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στις αρχικές προτάσεις του Οργανισμού (όπως αυτές δημοσιεύτηκαν στην ΕΠΤ 2011-05) έπειτα από τη δημόσια διαβούλευση, καθώς και περαιτέρω αλλαγές που εισήχθησαν έπειτα από την ανάλυση και αξιολόγηση των αντιδράσεων που διατυπώθηκαν επί του ΕΑΠ.

II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων

24. Όπως ήδη προέκυψε από τις παρατηρήσεις για την ΕΠΤ 2011-05, οι αντιδράσεις στο ΕΑΠ εστίασαν στο ενδεχόμενο λήψης αντιμέτρων από τις οικείες εθνικές αρχές αεροπορίας των αερομεταφορέων τρίτων χωρών με την επιβολή αμοιβαίων τελών, όταν αυξάνονται τα τέλη για την αδειοδότησή τους. Επιπλέον, καθώς ο Οργανισμός δεν αποτελεί την αρχή πιστοποίησης και εποπτείας, η αύξηση των τελών θεωρείται μη ενδεδειγμένη.
25. Όπως ήδη αναφέρθηκε στο ΕΑΠ, ο Οργανισμός θεωρεί ότι το ζήτημα των τελών δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας γνώμης. Όλες οι ανησυχίες που εκφράστηκαν θα εξεταστούν προσεκτικά και θα αξιολογηθούν στην πορεία της τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 593/2007 της Επιτροπής⁶, του λεγόμενου κανονισμού για τα τέλη και τα δικαιώματα, όπου θα καθοριστούν όλες οι λεπτομέρειες.
26. Εκφράστηκαν εκ νέου οι επιφυλάξεις σχετικά με την προτεινόμενη μεθοδολογία αξιολόγησης των αερομεταφορέων τρίτων χωρών, καθώς η πρόταση που περιέχεται στο ΕΑΠ εξακολουθεί να θεωρείται δυσανάλογη, πολύ περίπλοκη, υπερβολικά αναλυτική σε σχέση με την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης πιστοποιητικών της σύμβασης του Σικάγου και ανώφελη επιβάρυνση για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Η αξιολόγηση των αερομεταφορέων τρίτων χωρών θα πρέπει συνεπώς να απλουστευθεί και να περιοριστεί μόνο σε εξέταση βάσει εγγράφων. Αυτή η εξέταση βάσει εγγράφων θα πρέπει να βασίζεται στο γενικό ελεγκτικό πρόγραμμα εποπτείας ασφαλείας (USOAP) του ΔΟΠΑ, στο παγκόσμιο μητρώο πιστοποιητικών αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ και στο πρόγραμμα διεθνούς ελέγχου ασφάλειας πτητικών λειτουργιών (IOSA).
27. Επισημάνθηκε επίσης ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ήδη καθορίζει τα αναγκαία νομικά μέσα για την προστασία της ασφάλειας των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ότι σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό θα πρέπει να διενεργούνται επιτόπιοι έλεγχοι.

⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 593/2007 της Επιτροπής της 31ης Μαΐου 2007 για τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας.

28. Τέλος, κάποιιοι ενδιαφερόμενοι είναι της άποψης ότι με αυτήν την πρόταση ο Οργανισμός αναλαμβάνει εκ των πραγμάτων αρμοδιότητες εποπτείας που αντιστοιχούν στο κράτος του αερομεταφορέα ή στο κράτος νηολόγησης. Επισημάνθηκε ότι οι αρμοδιότητες εποπτείας της ασφάλειας δεν θα πρέπει να μεταφερθούν από τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ στον Οργανισμό.
29. Πράγματι, ο πρωτεύοντας ρόλος στην εποπτεία της ασφάλειας σχετικά με οποιονδήποτε αερομεταφορέα αντιστοιχεί στο κράτος του αερομεταφορέα που εξέδωσε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα. Ο Οργανισμός σέβεται πλήρως τις αρμοδιότητες που ανατέθηκαν στο κράτος του αερομεταφορέα δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου και δεν προτίθεται να αναλάβει οποιαδήποτε από τις προαναφερθείσες αρμοδιότητες. Η διαδικασία αδειοδότησης για αερομεταφορείς τρίτων χωρών θα πρέπει μάλλον να γίνεται αντιληπτή ως διαδικασία επικύρωσης που αποσκοπεί στην επαλήθευση της αξιοπιστίας των αρχικώς πιστοποιηθέντων στοιχείων.
30. Επιπλέον, ο Οργανισμός αντιλαμβάνεται από τις αντιδράσεις που ελήφθησαν ότι ο τρόπος με τον οποίον η μέθοδος αξιολόγησης παρουσιάζεται στην αρχική του πρόταση και η εξήγηση που δόθηκε στην ΕΠΤ και το ΕΑΠ ενδεχομένως να δημιούργησαν την εντύπωση ότι η μέθοδος αξιολόγησης είναι μάλλον αυστηρή και υπερβαίνει την εντολή που ο νομοθέτης έδωσε στον Οργανισμό. Όπως προαναφέρθηκε, ο Οργανισμός ουδέποτε είχε την πρόθεση να αναλάβει τον ρόλο του εποπτεύοντος κράτους ή να εφαρμόσει μια αυστηρή μεθοδολογία αξιολόγησης.
31. Προκειμένου να αποτυπωθεί επαρκώς αυτή η πρόθεση και να αποφευχθεί κάθε ασάφεια σχετικά με τον ρόλο του Οργανισμού, τροποποιήθηκαν οι διατάξεις του μέρους ART σχετικά με τη μεθοδολογία αξιολόγησης για την αρχική φάση και τη φάση παρακολούθησης. Λεπτομερέστερη εξήγηση παρέχεται στις παραγράφους 39-50.
32. Στις περισσότερες αντιδράσεις αναφέρθηκε ξανά ότι η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης πιστοποιητικών δεν αποτυπώνεται επαρκώς στην εν λόγω ΕΠΤ και ότι ο Οργανισμός θα πρέπει να αναγνωρίζει τα αλλοδαπά πιστοποιητικά αερομεταφορέα όπως ορίζεται στο παράρτημα 6 μέρος I παράγραφος 4.2.2.1 του ΔΟΠΑ.
33. Όπως ήδη αναφέρθηκε στο ΕΑΠ, το άρθρο 33 της σύμβασης του Σικάγου προβλέπει ότι τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, τα πιστοποιητικά ικανότητας και οι άδειες που εκδίδονται ή καθίστανται έγκυρα από το κράτος στο οποίο είναι νηολογημένο ένα αεροσκάφος, αναγνωρίζονται από άλλα κράτη υπό την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες εκδόθηκαν ή κατέστησαν έγκυρα τα εν λόγω πιστοποιητικά ή οι άδειες είναι ισότιμες ή ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα που μπορεί να θεσπίζονται κατά καιρούς σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου. Ο Οργανισμός θα συμμορφωθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό με το άρθρο 33 της σύμβασης του Σικάγου αναφορικά με τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας/ικανότητας και τις άδειες καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής αιτήσεων για τη χορήγηση αδειών αερομεταφορών τρίτων χωρών. Ωστόσο, η αναγνώριση των πιστοποιητικών αερομεταφορέα δεν εξετάζεται στο συγκεκριμένο άρθρο ή σε οποιοδήποτε άλλο άρθρο της σύμβασης του Σικάγου. Η απαίτηση για αναγνώριση επεκτάθηκε στα πιστοποιητικά αερομεταφορέα σύμφωνα με το παράρτημα 6 μέρος I παράγραφος 4.2.2.1. Η αρχή αμοιβαίας αναγνώρισης πιστοποιητικών αερομεταφορέα όπως καθορίζεται στο παράρτημα 6 μέρος I παράγραφος 4.2.2.1 του ΔΟΠΑ δεν

προβλέπεται χωρίς περιορισμό. Αλλοδαπό πιστοποιητικό αερομεταφορέα αναγνωρίζεται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες εκδόθηκε το πιστοποιητικό είναι τουλάχιστον ισότιμες με τα εφαρμοστέα πρότυπα που καθορίζονται στο εν λόγω παράρτημα. Το μέρος TCO συντάχθηκε κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται επακριβώς αυτή η προϋπόθεση. Η διαδικασία αδειοδότησης επαληθεύει ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες εκδόθηκε ένα αλλοδαπό πιστοποιητικό αερομεταφορέα είναι τουλάχιστον ισότιμες με τα εφαρμοστέα πρότυπα.

34. Στις αντιδράσεις αναφορικά με τη σχέση μεταξύ του μέρους TCO και του **κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005** υπογραμμίστηκε ξανά η σπουδαιότητα της καλής διάρθρωσης και των δύο κανονισμών. Θα πρέπει να αποφεύγονται οι διπλές διαδικασίες και συνεπώς οι δύο διαδικασίες θα πρέπει να διαφοροποιούνται σαφώς. Αναφέρθηκε επίσης ότι η ανάκληση άδειας θα πρέπει να διενεργείται μόνο έπειτα από τη λήψη απόφασης για ένταξη του αερομεταφορέα στον κατάλογο ασφαλείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θεωρήθηκε εύλογο οι αιτήσεις αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία να θεωρούνται τμήμα της διαδικασίας για την άρση των απαγορεύσεων λειτουργίας. Ωστόσο, κάποιες αντιδράσεις υπήρξαν αντιφατικές. Μία αντίδραση απέρριπτε την αρχή να επιτρέπεται στους απαγορευμένους αερομεταφορείς να υποβάλουν αίτηση για χορήγηση άδειας καθώς θα μπορούσε να οδηγήσει σε αντικρουόμενες αποφάσεις, ενώ μια άλλη χαιρέτιζε την προσέγγιση της αρχικής πρότασης. Τέθηκε υπό αμφισβήτηση η αρχή, η οποία αποτυπώνεται στην αρχική πρόταση, να επιτρέπονται μόνο αερομεταφορείς των οποίων η λειτουργία στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει απαγορευτεί λόγω ανεπαρκών επιδόσεων του ίδιου του αερομεταφορέα, καθώς θα μπορούσε να επιφέρει διακρίσεις προς αερομεταφορείς που απαγορεύτηκαν λόγω ανεπαρκούς εποπτείας εκ μέρους του εποπτεύοντος κράτους.
35. Ο Οργανισμός επιβεβαιώνει ότι χρειάζεται συντονισμός της αλληλεπίδρασης μεταξύ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του μέρους TCO. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, ευθυγράμμισε και προσαρμοσε το μέρος TCO ώστε να διασφαλιστούν η ομαλή ενοποίηση χωρίς αντιφατικά μέτρα και η σαφής κατανομή αρμοδιοτήτων. Για αυτόν τον σκοπό ο Οργανισμός προχώρησε σε επιπλέον τροποποιήσεις των διατάξεων του κανονισμού πλαισίου και του μέρους ART. Μια σημαντική διαφορά μεταξύ της αρχικής πρότασης και της γνώμης αποτελεί το γεγονός ότι όλοι οι απαγορευμένοι αερομεταφορείς τρίτων χωρών μπορούν πλέον να υποβάλουν αίτηση. Λεπτομερέστερη εξήγηση του τρόπου με τον οποίον σκοπεύει ο Οργανισμός να επιτύχει την αλληλεπίδραση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 παρέχεται στις παραγράφους 51-60.
36. Ανησυχίες εκφράστηκαν επίσης σχετικά με την προθεσμία για την υποβολή αίτησης. Προτάθηκε η μείωση σε 30 ημέρες της περιόδου για την υποβολή αίτησης για τακτικές ή διαδοχικές έκτακτες εναέριας υπηρεσίες. Θεωρήθηκε επίσης σημαντικό να καθορίζεται ρητώς στους κανόνες ότι στην περίπτωση απρόσμενων έκτακτων επιχειρησιακών αναγκών (έκτακτες πτήσεις) οι αιτήσεις θα μπορούν να υποβάλλονται λίγο πριν τη σκοπούμενη ημερομηνία έναρξης της πτητικής λειτουργίας. Κάποιοι πρότειναν τη σημαντική μείωση της προθεσμίας για τις έκτακτες πτήσεις (3 έως 7 ημέρες) ή την απαλλαγή των αερομεταφορέων από την υποχρέωση κατοχής άδειας όταν εκτελούν μόνο 3 έως 6 πτήσεις.
37. Κατόπιν των αντιδράσεων, ο Οργανισμός κατέληξε ότι η προθεσμία για την υποβολή αιτήσεων θα μπορούσε να μειωθεί σε 30 ημέρες για τακτικές εναέριας υπηρεσίες ή

για πρόγραμμα έκτακτων εναέριων υπηρεσιών. Σε περίπτωση έκτακτης επιχειρησιακής ανάγκης, η προθεσμία για την υποβολή αίτησης μειώθηκε σε 7 ημέρες πριν από τη σκοπούμενη ημερομηνία έναρξης της πτητικής λειτουργίας. Ωστόσο, η άδεια για αυτές τις πτήσεις περιορίζεται το πολύ σε 4 πτήσεις εντός μέγιστου διαστήματος 12 διαδοχικών μηνών. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει τέτοια άδεια μόνο μια φορά ανά ημερολογιακό έτος.

38. Τέλος, η υποχρέωση διεκπεραίωσης των αιτήσεων εντός της ανωτέρω προθεσμίας μεταβιβάστηκε στον Οργανισμό και συνεπώς μεταφέρθηκε στην παράγραφο ART.200 στοιχείο β).

III. Εξηγήσεις

Μεθοδολογία αξιολόγησης

39. Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με την παρούσα γνώμη όλοι οι απαγορευμένοι αερομεταφορείς τρίτων χωρών μπορούν να υποβάλουν αίτηση για τη χορήγηση άδειας. Συνεπώς, πρέπει να γίνει διαχωρισμός, ως προς τον έλεγχο, μεταξύ της διαδικασίας αξιολόγησης για τους απαγορευμένους και τους μη απαγορευμένους αερομεταφορείς.
40. Για τους **μη απαγορευμένους αερομεταφορείς** η εξέταση βάσει εγγράφων θα αποτελεί το κύριο στοιχείο της διαδικασίας αδειοδότησης. Θα βασίζεται σε διεθνώς αναγνωρισμένες εκθέσεις για την ασφάλεια όπως είναι το γενικό ελεγκτικό πρόγραμμα εποπτείας ασφαλείας του ΔΟΠΑ, οι επιθεωρήσεις στην πίστα και άλλες αναγνωρισμένες πληροφορίες σχετικές με την ασφάλεια, όπως για παράδειγμα τα αποτελέσματα του προγράμματος IOSA. Μέσω του συνδυασμού των πηγών πληροφοριών και της κατάλληλης και ισορροπημένης στάθμισης των πληροφοριών για την ασφάλεια που λαμβάνονται κατά τη διάρκεια της διαδικασίας θα διασφαλιστούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό η αντικειμενικότητα και η αναλογικότητα.
41. Μόνο σε περιπτώσεις όπου απαιτείται λεπτομερέστερη αξιολόγηση και δεν αρκεί η απλή εξέταση όπως για παράδειγμα παροχή ανεπαρκούς ή πεπαλαιωμένης τεκμηρίωσης ή σε περιπτώσεις όπου υπάρχει υπόνοια για ζητήματα ασφαλείας θα διενεργείται από τον Οργανισμό ενδελεχέστερη αξιολόγηση. Ωστόσο, η εν λόγω περαιτέρω αξιολόγηση θα περιορίζεται στο μέτρο του αναγκαίου για την καθιέρωση εμπιστοσύνης. Δεν προβλέπονται έλεγχοι στην αρχική φάση για τους μη απαγορευμένους αερομεταφορείς.
42. Η μέθοδος αξιολόγησης που εφαρμόζεται για τους **απαγορευμένους αερομεταφορείς** θα είναι πληρέστερη ως προς τον έλεγχο σε σχέση με την αξιολόγηση που θα εφαρμόζεται για τους μη απαγορευμένους αερομεταφορείς, καθώς ο Οργανισμός θα προβαίνει, επιπλέον, σε επιτόπιους ελέγχους στις εγκαταστάσεις των αερομεταφορέων υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις που ορίζονται στην παράγραφο ART.205 στοιχείο γ):
- από το αποτέλεσμα των αξιολογήσεων που διενεργούνται, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών από διαβουλεύσεις/έρευνες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, προκύπτει ότι υπάρχει ενδεχόμενο το αποτέλεσμα του ελέγχου να είναι θετικό·

- ο έλεγχος μπορεί να διενεργηθεί στις εγκαταστάσεις του αερομεταφορέα χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια του προσωπικού του· και
- ο αερομεταφορέας συμφωνεί να ελεγχθεί.

Ο έλεγχος μπορεί να περιλαμβάνει αξιολόγηση της εποπτείας που διενεργεί το κράτος του αιτούντα αερομεταφορέα. Λεπτομερέστερη εξήγηση της αλληλεπίδρασης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 παρέχεται στις παραγράφους 51-60.

43. Στην περίπτωση που δεν μπορεί να εδραιωθεί εμπιστοσύνη, λ.χ. ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να επιδείξει συμμόρφωση ή είναι σαφές ότι το κράτος του αερομεταφορέα δεν διασφαλίζει την ενδεδειγμένη εποπτεία, π.χ. προκύπτει από έλεγχο USOAP, ο Οργανισμός δεν εκδίδει άδεια καθώς δεν θα υποκαθιστά την εποπτεύουσα αρχή του συγκεκριμένου αερομεταφορέα.
44. Η εξέταση βάσει εγγράφων θα αποτελεί την κύρια μέθοδο επίσης στη φάση της παρακολούθησης. Η έκταση της παρακολούθησης θα καθορίζεται βάσει προηγούμενων δραστηριοτήτων αδειοδότησης ή/και παρακολούθησης.
45. Σύμφωνα με την αρχική πρόταση θα λάμβανε χώρα εξέταση των επιδόσεων του αερομεταφορέα ανά διαστήματα έως 24 μηνών. Στην τρέχουσα πρόταση αυτά τα 24μηνια διαστήματα μπορούν να παραταθούν έως τους 48 μήνες το πολύ υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο ART.220:
 - το κράτος του αερομεταφορέα διενεργεί επαρκή εποπτεία·
 - ο αερομεταφορέας έχει αναφέρει εγκαίρως τις αλλαγές·
 - δεν έχουν εκδοθεί πορίσματα επιπέδου 1· και
 - όλες οι διορθωτικές ενέργειες έχουν υλοποιηθεί εγκαίρως και επαρκώς.
46. Φυσικά το διάστημα μπορεί να μειωθεί εάν υπάρχουν ενδείξεις ότι οι επιδόσεις ασφάλειας του αερομεταφορέα ή/και του κράτους υποβαθμίζονται.
47. Εισήχθη μια νέα διάταξη σχετικά με μέτρα εφαρμογής. Θα εφαρμόζεται χωριστή διαδικασία για την «αναστολή» και την «ανάκληση», αντίστοιχα, μιας άδειας. Σε πρώτη φάση ο Οργανισμός μόνο θα αναστέλλει άδειες. Μέσω της αναστολής μιας άδειας ο Οργανισμός ουσιαστικά περιορίζει τον κίνδυνο καθώς δεν επιτρέπεται στον αερομεταφορέα να λειτουργεί πλέον στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η αναστολή ακολουθείται από ανάκληση αν για διάστημα 6(+3) μηνών ο αερομεταφορέας (σύμφωνα με το μέρος TCO) ή το κράτος του αερομεταφορέα (σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005) δεν μπορέσει να αποδείξει την επιτυχή εκτέλεση διορθωτικών ενεργειών ή στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας συμπεριληφθεί στον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
48. Ο Οργανισμός μπορεί να διενεργήσει έλεγχο στον αερομεταφορέα μόνο κατόπιν αναστολής. Ο συγκεκριμένος έλεγχος διενεργείται υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που ισχύουν για τους απαγορευμένους αερομεταφορείς στην αρχική φάση.
49. Συμπερασματικά, η γνώμη καταρτίστηκε στο πλαίσιο του άρθρου 9 παράγραφος 5 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού που προβλέπει ότι η διαδικασία με την οποία λαμβάνονται οι άδειες πρέπει να είναι πάντοτε απλή, αναλογική, οικονομική και αποτελεσματική, και να προβλέπει απαιτήσεις και επιδείξεις συμμόρφωσης ανάλογες προς την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων και τον σχετικό κίνδυνο. Στόχος της είναι η διασφάλιση της κατάλληλης ισορροπίας μεταξύ της ελαχιστοποίησης των

γραφειοκρατικών εμποδίων για τους διεθνείς αερομεταφορείς και της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου ασφάλειας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέσω του συνδυασμού των πηγών πληροφοριών και της κατάλληλης και ισορροπημένης στάθμισης των πληροφοριών για την ασφάλεια που λαμβάνονται κατά τη διάρκεια της διαδικασίας θα διασφαλιστούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό η αντικειμενικότητα και η αναλογικότητα. Η προγραμματισμένη εξέταση βάσει εγγράφων θα αποτελεί σαφώς το κύριο στοιχείο της διαδικασίας αδειοδότησης. Ωστόσο, η διαδικασία αδειοδότησης δεν θα πρέπει να καταλήξει μια κενή διαδικασία. Σκοπός της είναι η διαπίστωση υψηλού επιπέδου ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Συνεπώς, η γνώμη καλύπτει περιπτώσεις που απαιτούν περαιτέρω αξιολόγηση. Έλεγχοι προβλέπονται μόνο στην αρχική φάση για αερομεταφορείς που έχουν απαγορευτεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ή κατόπιν αναστολής υπάρχουσας άδειας.

50. Το μέρος TCO προβλέπει ομοιόμορφη διαδικασία αξιολόγησης των αερομεταφορέων τρίτων χωρών, αποσκοπώντας στην εναρμόνιση των διαφορετικών εθνικών συστημάτων που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στο μέλλον, οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών θα υποβάλλουν μόνο μια φορά αίτηση για τη χορήγηση άδειας η οποία στη συνέχεια θα είναι έγκυρη σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα υφίσταται ένα ενιαίο σύνολο κριτηρίων αξιολόγησης (τα πρότυπα του ΔΟΠΑ), το οποίο εξαλείφει τον κίνδυνο να υπόκεινται οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών σε αντικρουόμενες απαιτήσεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος, αυτά τα κριτήρια αξιολόγησης θα εφαρμόζονται από μια αρχή διασφαλίζοντας έτσι μεγαλύτερη δικαιοσύνη και διαφάνεια.

Σχέση μεταξύ του μέρους TCO και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005

51. Σύμφωνα με την προηγούμενη πρόταση (ΕΑΠ επί της ΕΠΤ 2011-05) ο Οργανισμός θα εξέταζε μόνο αιτήσεις αερομεταφορέων ενταγμένων στον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης λόγω ανεπαρκών επιδόσεων του ίδιου του αερομεταφορέα.
52. Ωστόσο, μετά την αξιολόγηση της επιλογής να επιτρέπεται στους απαγορευμένους αερομεταφορείς να υποβάλουν αίτηση για τη χορήγηση άδειας, βάσει των αντιδράσεων στο ΕΑΠ, ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι κατ' αυτόν τον τρόπο θα βελτιωνόταν σημαντικά ο συντονισμός των διαδικασιών που εφαρμόζονται σύμφωνα τόσο με το μέρος TCO όσο και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Συνεπώς, σύμφωνα με τη γνώμη επιτρέπεται πλέον σε όλους τους απαγορευμένους αερομεταφορείς να υποβάλουν αίτηση για τη χορήγηση άδειας. Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, ο Οργανισμός κατέβαλε προσπάθειες για τη διάρθρωση της διαδικασίας αξιολόγησης κατά τρόπο ώστε να συμβαδίζει πλήρως με τον μηχανισμό που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
53. Ο Οργανισμός θα διεκπεραιώνει τις αιτήσεις σύμφωνα με την εξής διαδικασία. Μόλις ο Οργανισμός λάβει μια αίτηση από απαγορευμένο αερομεταφορέα ακολουθεί σε πρώτη φάση τη σχετική διαδικασία αξιολόγησης, όπως αυτή εφαρμόζεται στους μη απαγορευμένους αερομεταφορείς, και καθορίζει αν ο αερομεταφορέας έχει απαγορευτεί λόγω ανεπαρκών επιδόσεων του ίδιου του αερομεταφορέα ή λόγω ανεπαρκούς εποπτείας εκ μέρους του κράτους του αερομεταφορέα. Στη δεύτερη περίπτωση ο Οργανισμός ενημερώνει την Επιτροπή (παράγραφος ART.205 στοιχείο β)) και αναμένει την απόφασή της σε περίπτωση που ενδείκνυται η διενέργεια έρευνας στο σχετικό κράτος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Στην περίπτωση όπου το αποτέλεσμα της αρχικής αξιολόγησης σύμφωνα με το μέρος TCO και της ενδεχόμενης έρευνας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 είναι θετικό, ο Οργανισμός θα προβεί στην περαιτέρω διεκπεραίωση της αίτησης και θα διενεργήσει επιτόπιο έλεγχο του αερομεταφορέα. Ο συγκεκριμένος έλεγχος μπορεί να περιλαμβάνει αξιολόγηση της εποπτείας που ασκεί το κράτος του αερομεταφορέα στον τελευταίο αν υπάρχουν στοιχεία που πιστοποιούν ελλείψεις μείζονος σημασίας στην εποπτεία του αερομεταφορέα.

54. Το αποτέλεσμα του ελέγχου γνωστοποιείται στην Επιτροπή (παράγραφος ART.205 στοιχείο ε)). Κατ' αυτόν τον τρόπο η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να προετοιμαστεί για πιθανή διαδικασία λήψης απόφασης στην Επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών. Στην περίπτωση αρνητικής έκβασης, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 δεν απαιτεί περαιτέρω ενέργειες και ο Οργανισμός απορρίπτει την αίτηση (παράγραφος ART.210). Σε περίπτωση θετικής έκβασης, η Επιτροπή μπορεί να αναλάβει την πρωτοβουλία να διαγράψει τον αιτούντα και, αν το κρίνει αναγκαίο, όλους τους άλλους αερομεταφορείς από το συγκεκριμένο κράτος από τον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μόλις ο αερομεταφορέας διαγραφεί από τον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο Οργανισμός θα χορηγήσει την άδεια (παράγραφος ART.210).
55. Στην περίπτωση όπου ο αερομεταφορέας έχει απαγορευτεί λόγω ζητημάτων ασφάλειας που αφορούν τον ίδιο, ο Οργανισμός κινεί τη διαδικασία αμέσως μετά την παραλαβή της αίτησης, καθώς δεν είναι αναγκαία η διενέργεια έρευνας στο κράτος του αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Αν το αποτέλεσμα της αξιολόγησης που διενεργεί ο Οργανισμός είναι θετικό, η Επιτροπή μπορεί να αναλάβει την πρωτοβουλία και να μεριμνήσει για τη διαγραφή του αερομεταφορέα από τον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
56. Το μέρος TCO συνάδει επίσης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 όσον αφορά τους μη απαγορευμένους αερομεταφορείς. Στην περίπτωση όπου ο Οργανισμός αποφασίσει να αρνηθεί τη χορήγηση άδειας, γνωστοποιεί την απόφασή του στην Επιτροπή (παράγραφος ART.110). Η Επιτροπή με τη σειρά της μπορεί να αποφασίσει να συμπεριλάβει τον αερομεταφορέα στον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
57. Όταν η άρνηση της χορήγησης άδειας οφείλεται στην ανεπαρκή άσκηση εποπτείας εκ μέρους του κράτους του αερομεταφορέα σε συγκεκριμένο αερομεταφορέα, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να απαγορεύσει όλους τους αερομεταφορείς που τελούν υπό την εποπτεία του συγκεκριμένου κράτους. Σε αυτήν την περίπτωση, ο Οργανισμός θα απορρίψει τυχόν αιτήσεις άλλων αερομεταφορέων από το σχετικό κράτος.
58. Τέλος, η παρούσα γνώμη διασφαλίζει συνεκτικότητα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 επίσης όσον αφορά τα μέτρα εφαρμογής που λαμβάνει ο Οργανισμός. Σε πρώτη φάση ο Οργανισμός μόνο θα περιορίζει ή θα αναστέλλει άδειες. Κατ' αυτόν τον τρόπο αφενός περιορίζεται πλήρως ο άμεσος κίνδυνος καθώς στην πράξη το αποτέλεσμα είναι ισοδύναμο με την απαγόρευση λειτουργίας και αφετέρου η Επιτροπή μπορεί να ασκεί τις αρμοδιότητές της καθώς μπορεί να αποφασίσει να συμπεριλάβει τον αερομεταφορέα στον κατάλογο ασφάλειας.
59. Όταν ο Οργανισμός περιορίζει ή αναστέλλει μια άδεια το γνωστοποιεί στην Επιτροπή (παράγραφος ART.110 στοιχείο α) σημείο 2). Αν ο περιορισμός ή η αναστολή

οφείλεται σε σημαντικό ζήτημα ασφάλειας σχετικό με το κράτος του αερομεταφορέα, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει την έναρξη κοινής διαβούλευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 με το σχετικό κράτος. Στην περίπτωση που η έκβαση αυτής της διαβούλευσης είναι αρνητική, η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει τον αερομεταφορέα (και όλους τους αερομεταφορείς του εν λόγω κράτους) στον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο Οργανισμός μετατρέπει την αναστολή σε ανάκληση μόλις ο αερομεταφορέας συμπεριληφθεί στο παράρτημα Α (πλήρης απαγόρευση). Αν ο αερομεταφορέας συμπεριληφθεί στο παράρτημα Β (περιορισμός λειτουργίας), ο Οργανισμός διατηρεί τον περιορισμό (παράγραφος ART.235).

60. Τέλος, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν μεμονωμένη απαγόρευση στο έδαφός τους σε επείγουσες περιπτώσεις αντιδρώντας σε απρόβλεπτο πρόβλημα ασφάλειας (άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005). Προκειμένου να αποφευχθούν τα αντικρουόμενα μέτρα, το σχετικό κράτος μέλος θα πρέπει να γνωστοποιήσει άμεσα την πρόθεσή του στον Οργανισμό (παράγραφος ART.110 στοιχείο γ)). Ο Οργανισμός από την πλευρά του θα μεριμνήσει για τον περιορισμό ή την αναστολή της άδειας (παράγραφος ART.235 στοιχείο α) σημείο 3).

IV. Οικονομικές και διοικητικές επιπτώσεις των αλλαγών συγκριτικά με το ΕΑΠ

61. Μια προορατική προσέγγιση και η ενίσχυση της παρακολούθησης των αερομεταφορέων τρίτων χωρών, όπως προβλέπεται από τον βασικό κανονισμό, δεν μπορεί παρά να έχουν οικονομικές επιπτώσεις. Η αναθεωρημένη μεθοδολογία αποσκοπεί στην περαιτέρω ελαχιστοποίηση του σχετικού κόστους μέσω της μη διενέργειας τακτικών ελέγχων και της διεκπεραίωσης των αιτήσεων χρησιμοποιώντας ένα σύνολο ερωτηματολογίων και εξέταση βάσει εγγράφων. Επιπλέον, η προτεινόμενη διαδικασία θα διασφαλίσει την κατάλληλη κατανομή των πόρων του Οργανισμού για επικέντρωση στην αξιολόγηση των αερομεταφορέων σχετικά με τους οποίους η εμπιστοσύνη του Οργανισμού είναι μειωμένη.
62. Μια άμεση επίπτωση της αλλαγής της προσέγγισης είναι η παράλειψη του κόστους εργασίας και του κόστους αποστολής για τις δαπανηρές και πολύπλοκες αποστολές, συμπεριλαμβανομένης της συμμετοχής ειδικευμένων φορέων, ενώ σύμφωνα με την αρχική πρόταση αυτά τα έξοδα θα αποτελούσαν σημαντική επιβάρυνση για τον κλάδο. Επιπλέον, οι αιτούντες δεν επιβαρύνονται με το διοικητικό και οικονομικό κόστος που θα είχε μια επιτόπια επιθεώρηση από κλιμάκιο του EASA.
63. Όσον αφορά τον Οργανισμό, προβλέπεται ότι οι αναθεωρημένες μέθοδοι για την αρχική αξιολόγηση και την παρακολούθηση θα μειώσουν κατά το ένα τρίτο το αρχικώς εκτιμώμενο προσωπικό. Ο υπολογισμός των πόρων περιορίζεται σε εργασίες που εκτελούνται απευθείας με τους αιτούντες και όπου το προκύπτον κόστος μπορεί να κατανεμηθεί αναλόγως. Η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας και των πόρων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη προσαρμοσμένου εργαλείου λογισμικού για τη συλλογή και την αποθήκευση στοιχείων σχετικά με αερομεταφορείς τρίτων χωρών και την επικοινωνία με αιτούντες, κατόχους αδειών, κράτη μέλη και την Επιτροπή.
64. Εξακολουθεί να υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με τις επιπτώσεις των απαγορευμένων αερομεταφορέων που υποβάλλουν αίτηση για τη χορήγηση άδειας. Προς το παρόν, ο κατάλογος ασφάλειας περιλαμβάνει περίπου 300 αερομεταφορείς και αν όλοι υποβάλλουν αίτηση θα αυξηθεί δραματικά ο αριθμός των αναμενόμενων διαδικασιών

διεκπεραίωσης αιτήσεων, επιφέροντας σημαντικές επιπτώσεις στις ανάγκες για πόρους.

V. Μέρος TCO

VI. Αλλαγές συγκριτικά με το ΕΑΠ

65. Όπως εξηγήθηκε πιο πάνω, πολλές διατάξεις του μέρους ART που σχετίζονταν με τη μέθοδο αξιολόγησης για την αρχική φάση και τη φάση παρακολούθησης τροποποιήθηκαν ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των κριτηρίων που ορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 5 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού.
66. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω αλλαγές ώστε να διασφαλίζεται η συμβατότητα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

VII. Ενότητα I Γενικές απαιτήσεις

67. Αυτή η ενότητα περιέχει τις γενικές απαιτήσεις για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές.
68. Οι περισσότεροι κανόνες σε αυτήν την ενότητα αντιστοιχούν στους αρχικά προτεινόμενους κανόνες του ΕΑΠ για το τμήμα TCO.GEN.

Ειδικά ζητήματα

TCO.100 Πεδίο εφαρμογής

69. Αυτή η διάταξη είναι νεοεισαγόμενη και καθορίζει το πεδίο εφαρμογής του μέρους TCO.

TCO.110 Γνωστοποιημένες διαφορές στο ΔΟΠΑ

70. Αυτή η διάταξη εισήχθη για λόγους σαφήνειας. Αντικατοπτρίζει την απαίτηση στην παράγραφο ART.200 στοιχείο δ) που υποχρεώνει τον Οργανισμό να καθορίζει τα πρότυπα του ΔΟΠΑ για τα οποία μπορεί να δεχτεί μέτρα αντιστάθμισης όταν το κράτος του αερομεταφορέα ή νηολόγησης έχει γνωστοποιήσει διαφορά από πρότυπο του ΔΟΠΑ.

Ενότητα II Αεροπορικές δραστηριότητες

71. Αυτή η ενότητα περιέχει τις επιχειρησιακές απαιτήσεις για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές.

Ειδικά ζητήματα

TCO.200 Γενικές απαιτήσεις

72. Διαγράφηκε η αναφορά που γίνεται στο στοιχείο α) στους εφαρμοστέους κανόνες του κράτους του αερομεταφορέα και του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους που υλοποιούν τα εφαρμοστέα πρότυπα που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα του ΔΟΠΑ ώστε να μην ερμηνευθεί ότι ο Οργανισμός σκοπεύει να αξιολογεί τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών βάσει των εθνικών κανόνων τρίτων χωρών. Όπως

προαναφέρθηκε, είναι σαφές ότι ο Οργανισμός δεν σκοπεύει να αναλάβει τον ρόλο της εποπτεύουσας αρμόδιας αρχής.

73. Διαγράφηκε η αναφορά στα «σοβαρά συμβάντα» στο στοιχείο ε) γιατί θεωρείται ότι δημιουργεί μεγάλη επιβάρυνση για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών και τον Οργανισμό. Εάν χρειαστεί, ο Οργανισμός θα χρησιμοποιήσει άλλες σχετικές πηγές πληροφοριών για την ανάκτηση αυτών των στοιχείων.

Ενότητα IV – Αδειοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών.

74. Αυτό το τμήμα περιέχει τις απαιτήσεις για την αδειοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές.

Ειδικά ζητήματα

TCO.300 Αίτηση για τη χορήγηση άδειας

75. Όπως προαναφέρθηκε, η υποχρέωση υποβολής αίτησης 90 ημέρες πριν από τη σκοπούμενη πτητική λειτουργία μειώθηκε σε 30 ημέρες για τις τακτικές εναέριες υπηρεσίες ή για πρόγραμμα έκτακτων εναέριων υπηρεσιών και σε 7 ημέρες για τις έκτακτες πτήσεις. Η άδεια για έκτακτες πτήσεις περιορίζεται σε 4 πτήσεις το πολύ εντός μέγιστου διαστήματος 12 διαδοχικών μηνών και ένας αερομεταφορέας τρίτης χώρας μπορεί να λάβει τέτοια άδεια μόνο μία φορά ανά ημερολογιακό έτος. Ωστόσο, όταν δεν υφίστανται σημαντικά ζητήματα ασφάλειας όσον αφορά το κράτος του αερομεταφορέα ή τον ίδιο τον αερομεταφορέα, και ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει την ύπαρξη απρόσμενης επείγουσας επιχειρησιακής ανάγκης, ο Οργανισμός μπορεί να αποφασίσει να διεκπεραιώσει αίτηση που δεν υποβάλλεται 7 ημέρες πριν από την ημερομηνία της σκοπούμενης πτητικής λειτουργίας.

TCO.315 Συνεχιζόμενη ισχύς

76. Η έννοια ότι οι άδειες για έκτακτες πτήσεις θα εκδίδονται για περιορισμένη διάρκεια έχει αποτυπωθεί στο στοιχείο α) σημείο 4.

VIII. Μέρος ART

77. Όπως προαναφέρθηκε, ο Οργανισμός ουδέποτε είχε την πρόθεση να αναλάβει τις αρμοδιότητες του εποπτεύοντος κράτους ή να εφαρμόσει μια αυστηρή μεθοδολογία αξιολόγησης. Μετά την επαναξιολόγηση της μεθοδολογίας, αποφασίστηκε να καταστούν σαφέστερες οι προθέσεις του Οργανισμού και συνεπώς μια σειρά διατάξεων στο μέρος ART σχετικών με τη μεθοδολογία αξιολόγησης για την αρχική φάση και τη φάση παρακολούθησης τροποποιήθηκαν π.χ. αντικαθιστώντας τον όρο «εποπτεία» με τον όρο «παρακολούθηση», περιορίζοντας τους ελέγχους στους απαγορευμένους αερομεταφορείς ή μετά την αναστολή άδειας και επιτρέποντας μια προσέγγιση βάσει κινδύνου κατά την αδειοδότηση και παρακολούθηση των αερομεταφορέων τρίτων χωρών.
78. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω τροποποιήσεις προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία που προβλέπεται στο μέρος TCO είναι ευθυγραμμισμένη με τη διαδικασία που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

ΙΧ. Ενότητα Ι - Γενικά

79. Αυτή η ενότητα περιέχει τις απαιτήσεις που ισχύουν για τον Οργανισμό στο πλαίσιο των λειτουργιών τρίτων χωρών από, προς και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ειδικά ζητήματα**ART.110 Ανταλλαγή πληροφοριών**

80. Συμπεριλαμβάνοντας τη διατύπωση «λόγω ζητημάτων ασφάλειας» στο στοιχείο α) σημείο 2 διασφαλίζεται ότι ο Οργανισμός θα γνωστοποιεί μόνο περιορισμούς σχετικούς με την ασφάλεια που είναι σημαντικοί στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
81. Προστέθηκε ένα νέο στοιχείο γ) προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη θα γνωστοποιούν στον Οργανισμό την πρόθεσή τους να επιβάλουν μεμονωμένη απαγόρευση λειτουργίας στο έδαφός τους σε κάποιον αερομεταφορέα τρίτης χώρας υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Ο Οργανισμός από την πλευρά του θα αρχίσει να μεριμνά για τον περιορισμό ή την αναστολή της άδειας.

ART.200 Διαδικασία αρχικής αξιολόγησης-γενικά

82. Το στοιχείο γ) αναδιατυπώθηκε ώστε να αποτυπώσει την προβλεπόμενη αναλογική μεθοδολογία αξιολόγησης και να διασφαλίσει ότι λαμβάνονται επίσης υπόψη τα μέτρα εφαρμογής που λαμβάνει κάποια τρίτη χώρα σε σχέση με τον αιτούντα. Η αναφορά στους ελέγχους διαγράφηκε καθώς ο Οργανισμός δεν θα διενεργεί ελέγχους σε αερομεταφορείς τρίτων χωρών που δεν συμπεριλαμβάνονται στον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην αρχική φάση. Το στοιχείο ε) αναδιατυπώθηκε ώστε να αποτυπώσει καλύτερα την προσέγγιση βάσει κινδύνου που εφαρμόζει ο Οργανισμός. Παρέχει επίσης τη βάση για την απόρριψη μιας αίτησης όταν είναι προφανές ότι η περαιτέρω αξιολόγηση δεν θα είχε νόημα.
83. Το στοιχείο δ) τροποποιήθηκε ώστε να διασφαλιστεί ότι ο Οργανισμός επικεντρώνεται μόνο στα πρότυπα του ΔΟΠΑ για τα οποία μπορεί να κάνει δεκτά τα μέτρα αντιστάθμισης που καθορίζει το κράτος του αερομεταφορέα, το κράτος νηολόγησης ή ο αερομεταφορέας στην περίπτωση γνωστοποιημένων διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου.

ART.205 Διαδικασία αρχικής αξιολόγησης – αερομεταφορείς τρίτων χωρών των οποίων η λειτουργία απαγορεύεται

84. Πρόκειται για μια εντελώς νέα διάταξη που αντανάκλα την έννοια ότι όλοι οι απαγορευμένοι αερομεταφορείς μπορούν να υποβάλουν αίτηση για χορήγηση άδειας. Επιτεύχθηκε επίσης καλύτερη ευθυγράμμιση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Για λόγους σαφήνειας, ο Οργανισμός προτείνει να συμπεριληφθεί χωριστή διάταξη για τους απαγορευμένους αερομεταφορείς κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης. Όπως προαναφέρθηκε, η αξιολόγηση ενός απαγορευμένου αερομεταφορέα μπορεί να συμπεριλάβει επιτόπιο έλεγχο.

ART.210 Έκδοση άδειας

85. Πραγματοποιήθηκε σύγκριση μεταξύ των κριτηρίων που ορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και των κριτηρίων που ορίζονται στην παρούσα γνώμη για την έκδοση άδειας. Κάποια από τα κριτήρια στο προαναφερθέν παράρτημα έχουν αποτυπωθεί επαρκώς στο μέρος TCO και συνεπώς εισάγονται στο στοιχείο α) σημεία 3 και 4. Επιπλέον, τροποποιήθηκε το στοιχείο α) σημείο 4 ώστε να διασφαλιστεί ότι εκδίδεται άδεια μόνο όταν δεν υπάρχουν στοιχεία που πιστοποιούν ότι συστημικές ελλείψεις μείζονος σημασίας στην εποπτεία του αερομεταφορέα εκ μέρους του κράτους έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις επιδόσεις του εν λόγω αερομεταφορέα. Εισήχθη το στοιχείο α) σημείο 5 ώστε να διασφαλιστεί ότι εκδίδεται άδεια μόνο σε αερομεταφορείς των οποίων η λειτουργία δεν έχει απαγορευτεί.
86. Αναδιατυπώθηκε το στοιχείο β) ώστε να αντανakλά τη νεοεισαχθείσα έννοια των έκτακτων πτήσεων (βλέπε παράγραφο 37).

ART.215 Παρακολούθηση

87. Αυτή η διάταξη ευθυγραμμίστηκε με την παράγραφο ART.200 ώστε να διασφαλιστεί ότι ο Οργανισμός εφαρμόζει τα ίδια κριτήρια τόσο στην αρχική φάση όσο και στη φάση παρακολούθησης.

ART.220 Πρόγραμμα παρακολούθησης

88. Τα κριτήρια της συγκεκριμένης φύσης των δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα και της πολυπλοκότητας των δραστηριοτήτων του που θα λαμβάνονταν υπόψη στην κατάρτιση του προγράμματος παρακολούθησης διαγράφηκαν. Παρότι τα εν λόγω κριτήρια είναι κατάλληλα για την εποπτεία της ασφάλειας που διενεργεί το κράτος του αερομεταφορέα, θεωρούνται δυσανάλογα για την αξιολόγηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών από τον Οργανισμό. Το στοιχείο γ) τροποποιήθηκε και περιλαμβάνει την έννοια ότι το διάστημα των 24 μηνών μπορεί να μειωθεί σε περίπτωση ενδείξεων ότι έχουν μειωθεί οι ικανότητες εποπτείας του κράτους του αερομεταφορέα. Εισήχθη η δυνατότητα παράτασης του διαστήματος αυτού στους 48 μήνες υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

ART.230 Πορίσματα και διορθωτικές ενέργειες

89. Καθώς έλεγχοι προβλέπονται μόνο για τους απαγορευμένους αερομεταφορείς ή μετά από αναστολή υπάρχουσας άδειας, το στοιχείο β) σημείο 2 δεν είναι πλέον απαραίτητο και διαγράφηκε. Διαγράφηκε από το στοιχείο γ) η αναφορά στις διαδικασίες και τα εγχειρίδια του αερομεταφορέα καθώς ο Οργανισμός δεν θα ελέγχει σε τέτοιο βαθμό λεπτομέρειας τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Προκειμένου να δοθεί μεγαλύτερη ευελιξία στον Οργανισμό και τον αερομεταφορέα για την υλοποίηση διορθωτικών ενεργειών, διαγράφηκε από το στοιχείο ε) σημείο 2 η αναφορά στους 3 μήνες.

ART.235 Περιορισμός, αναστολή και ανάκληση αδειών

90. Πρόκειται για μια εντελώς νέα διάταξη εφαρμογής. Βασίζεται στη διάταξη εφαρμογής που είχε παρουσιαστεί αρχικά στην ΕΠΤ. Όπως ήδη προαναφέρθηκε, η

κύρια αλλαγή στην αρχική πρόταση έγκειται στο ότι θα εφαρμόζονται χωριστές διαδικασίες για την «αναστολή» και την «ανάκληση», αντίστοιχα, μιας άδειας. Σε πρώτη φάση ο Οργανισμός θα προβαίνει μόνο στην αναστολή αδειών. Προκειμένου να γίνει άρση της αναστολής, ο Οργανισμός μπορεί να διενεργήσει έλεγχο στον αερομεταφορέα αν πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου ART.205 στοιχείο γ). Αυτή η αναστολή ακολουθείται από ανάκληση αν για διάστημα 6(+3) μηνών ο αερομεταφορέας (σύμφωνα με το μέρος TCO) ή το κράτος του αερομεταφορέα (σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005) δεν μπορέσει να αποδείξει την επιτυχή εκτέλεση διορθωτικών ενεργειών ή στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας συμπεριληφθεί στον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Εισήχθη το στοιχείο στ) ώστε να διασφαλίζεται ευθυγράμμιση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.