



AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

**a kereskedelmi légiszállításban résztvevő harmadik országbeli üzemeltetőkre
vonatkozó végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló bizottsági
rendeletre irányuló**

és

**az Ügynökségre vonatkozó, a harmadik országbeli üzemeltetők
engedélyezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról
szóló bizottsági rendeletre irányuló**

2012/05 véleménye (2012. november 22.)

„harmadik országbeli üzemeltetők”

Tartalomjegyzék

Vezetői összefoglaló.....	4
Magyarázó megjegyzések	5
I. Általános megjegyzések	5
II. A vélemény hatálya	5
III. Szabályszerkezet.....	5
IV. Konzultáció	7
A harmadik országbeli üzemeltetőkre vonatkozó átfogó rendelet (TCO).....	8
I. Hatály	8
II. Megjegyzések áttekintése	8
III. Magyarázatok.....	8
TCO-rész - 1. melléklet.....	10
I. Általános megjegyzések	10
II. Megjegyzések áttekintése	10
III. Magyarázatok.....	13
IV. A változások gazdasági és adminisztratív hatásának összehasonlítása a CRD-vel	16
V. TCO-rész	17
VI. A változások összehasonlítása a CRD-vel.....	17
VII. I. szakasz Általános követelmények	17
<i>Konkrét kérdések</i>	<i>17</i>
TCO.100 Hatály	17
TCO.110 Az ICAO tájékoztatása az eltérésekről.....	17
II. szakasz Légiüzemeltetés	17
<i>Konkrét kérdések</i>	<i>18</i>
TCO.200 Általános követelmények	18
IV. szakasz - A harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezése	18
<i>Konkrét kérdések</i>	<i>18</i>
TCO.300 Engedély iránti kérelem.....	18
TCO.315 Folyamatos érvényesség	18
VIII.ART-rész	18
IX. I. szakasz - Általános rész	19

Konkrét kérdések	19
ART.110 Információcsere	19
ART.200 Kezdeti értékelési eljárás—általános rész	19
ART.205 Kezdeti értékelési eljárás — az üzemeltetési tilalom alá eső harmadik országbeli üzemeltetők	19
ART.210 Az engedély kibocsátása	20
ART.215 Ellenőrzés	20
ART.220 Ellenőrzési program	20
ART.230 Ténymegállapítások és javító intézkedések	20
ART.235 Engedélyek korlátozása, felfüggesztése, illetve visszavonása	21

Vezetői összefoglaló

Ez a vélemény az alábbi dokumentumokat tartalmazza:

- A harmadik országbeli üzemeltetőkre (TCO) vonatkozó átfogó rendelet;
- 1. melléklet - TCO-rész, A harmadik országbeli üzemeltetőkre vonatkozó követelmények;
- 2. melléklet - ART-rész, Hatósági követelmények a harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezéséhez.

Ez a vélemény a hatóságokkal, szervezetekkel és üzemeltetőkkel lefolytatott, kiterjedt konzultáció eredménye. Ez a vélemény naprakész szabálytervezeteket tartalmaz azon harmadik országbeli üzemeltetők számára, amelyek kereskedelmi légiszállítási üzemeltetést folytatnak az EU (TCO-rész) területére, azon belül, vagy azon kívül, továbbá az első engedélyezésre, az ellenőrzésre és a ténymegállapítások nyomán követésére vonatkozó szabálytervezeteket a harmadik országbeli üzemeltetők (ART-rész) vonatkozásában.

Ezen előírásokat az alábbi célok teljesítése érdekében dolgozták ki:

- a magas szintű repülésbiztonság biztosítása;
- a harmadik országbeli üzemeltetők számára szóló megkülönböztető és arányos előírások megalkotása;
- rugalmasság és hatékonyság szavatolása a harmadik országbeli üzemeltetők és az Ügynökség számára.

Az észrevételek és reakciók alapján összeállított főbb kérdések és megfontolások a következők voltak:

- az EU-üzemeltetőkre háruló válaszingézkedések lehetősége;
- a kiértékelési módszertan arányossága;
- az NP 2011-05-ben és a 2111/2005/EK rendeletben javasolt szabályok közötti kapcsolat;
- a harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezésének és folyamatos felügyeletének előrelátható költségei.

Magyarázó megjegyzések

I. Általános megjegyzések

1. Az 1108/2009/EK rendelet által módosított¹ Európai Parlament és Tanács 216/2008/EK rendelete² (a továbbiakban: alaprendelet) megfelelő és átfogó keretrendszert hoz létre a polgári repülés terén, a közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások meghatározására és végrehajtására.
2. Ezen vélemény célja az Európai Bizottság támogatása a harmadik országbeli üzemeltetőkre vonatkozó végrehajtási szabályok lefektetésében.
3. A véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) Igazgatótanácsa által meghatározott eljárást követően³ fogadták el, az alaprendelet 19. cikkében szereplő rendelkezéseknek megfelelően.

II. A vélemény hatálya

4. Ezen vélemény az alábbi dokumentumokat tartalmazza:
 - A TCO-t érintő átfogó rendelet,
 - 1. melléklet - TCO-rész, A harmadik országbeli üzemeltetőkre vonatkozó követelmények,
 - 2. melléklet - ART-rész, Hatósági követelmények a harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezéséhez.

III. Szabályszerkezet

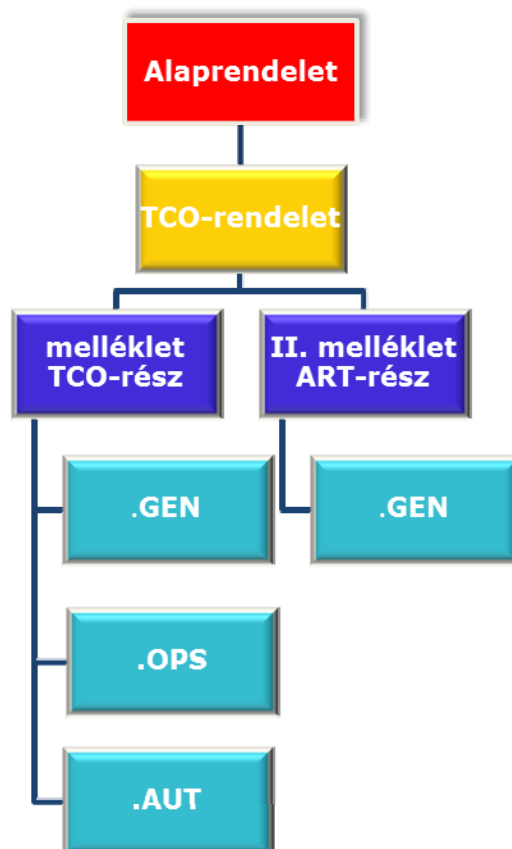
5. Az alábbi ábra áttekintést nyújt a harmadik országbeli üzemeltetők légiüzemeltetésére vonatkozó rendelet mellékleteiről.

¹ Az Európai Parlament és Bizottság 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területét érintő közös szabályokról, és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK Tanácsi Rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK Irányelv hatályon kívül helyezéséről. *HL L 79, 2008.03.19., 1-49. old.*

² Az Európai Parlament és Tanács 1108/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalom szervezés és a légi navigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/33/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. *HL L 309., 2009.11.24., o. 51-70.*

³ Az Igazgatótanács döntése az Ügynökség által a vélemények, légialkalmassági előírások, meghatározások, valamint az útmutató anyag kiadása során alkalmazandó eljárást (Szabályalkotó Eljárás) érinti. *EASA MB 01-2012, 2012.03.13.*

1. ábra: A harmadik ország üzemeltetőjére vonatkozó rendelet mellékletei



6. A TCO-rész tartalmazza az Európai Unióba, azon belül, vagy azon kívül folytatott kereskedelmi légiüzemeltetést végző harmadik országbeli üzemeltetőkre vonatkozó követelményeket.
7. Ez a rész három szakaszt tartalmaz:
 - I. szakasz - Általános követelmények,
 - II. szakasz - Légiüzemeltetés,
 - III. szakasz - A harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezése.
8. Az NPA 2011-05 (az AR-TCO alrészben) tartalmazza az Ügynökségre vonatkozó követelményeket a harmadik országbeli üzemeltetőknek szóló engedélyek kiadásáról, és arról, hogyan kell felügyelnie ezeket az üzemeltetőket. Ezek a követelmények kiegészítik az ARO-GEN-rész I. - III. szakaszaiban meghatározott általános követelményeket (a kiadott 04/2011 Véleménynek megfelelően⁴), amelyek az Ügynökségre is vonatkoznának, amikor a harmadik országbeli üzemeltetőket engedélyezi és ellenőrzi.
9. Az ART-rész az összes követelményt tartalmazza, beleértve az ARO-GEN rész I. - III. szakaszaiban található, vonatkozó követelményeket, amelyek az Ügynökség esetében alkalmazandók, amikor az engedélyezi, vagy ellenőrzi az EU területére, azon belül vagy azon kívül repülést folytató harmadik országbeli üzemeltetőket.

⁴ A 04/2011 vélemény a Bizottság .../... .../EK, a Hatósági és Szervezeti Követelmények rendelettervezetéről. Megtalálható az Ügynökség internetes címén: <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

10. Ez a rész két szakaszt tartalmaz:
- 1. szakasz - Általános rész,
 - 2. szakasz - Engedélyezés, ellenőrzés és végrehajtás.

IV. Konzultáció

11. Ez a vélemény azon az NPA 2011-05-ön alapszik, amely az Ügynökség és harmadik országbeli üzemeltetők részére tartalmazza a végrehajtási szabályokra (IR), az azzal kapcsolatos, a megfelelés elfogadható módjaira (AMC) és az útmutató anyagra (GM) vonatkozó javaslat-tervezeteket.
12. Az NPA-t 2011. április 1-én, az Ügynökség honlapján tették közzé (www.easa.europa.eu), és a nyilvános konzultációs időszak 2011. július 8-án fejeződött be. Az Ügynökséghez 39 hozzászólótól 234 észrevétel érkezett, ideértve a Nemzeti/Országos Repülési Hatóságok, szakmai szervezetek és magántársaságok észrevételeit.
13. Az Ügynökség továbbá számos tanácskozást hívott össze, illetve vett részt azokon, ahol találkozott a tagállamok és az iparág képviselőivel, akik konkrét témákról nyilvánítottak véleményt, mint pl. az értékelési módszertan arányosságáról és azok viszonyát a 2111/2005/EK rendelethez⁵.
14. A hatóságokkal, szervezetekkel és üzemeltetőkkel folytatott, részletes megbeszélések alapján az Ügynökség 2012. január 26-án kiadta a CRD-t. A vélemények beérkezésére adott határidő 2012. március 26. Az Ügynökséghez 29 észrevétel érkezett be 11 Nemzeti/Országos Hatóságtól (NAA), szakmai és magánvállalattól.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK (2005. december 14.) rendelete a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről. *HL L 344, 2005.12.27., 15-22 o.*

A harmadik országbeli üzemeltetőkre vonatkozó átfogó rendelet (TCO)

I. Hatály

15. Az átfogó rendelet meghatározza a részekre vonatkozó általános alkalmazhatóságot, és lépéseket javasol az átálláshoz.

II. Megjegyzések áttekintése

16. Az átfogó rendeletre érkezett észrevételek a harmadik országbeli üzemeltetők alkalmasságának kritériumaira, az átállási lépésekre és a hatálybalépésre összpontosultak.

III. Magyarázatok

17. Az ebben a véleményben kiadott átfogó rendelet tartalmazza a harmadik országban bejegyzett légitársaságokat üzemeltető, harmadik országbeli üzemeltetőkre vonatkozó követelményeket, az alaprendelet 4.1(d) és 9. cikkében előírtaknak megfelelően.
18. A 2. cikk az átfogó rendeletben és az ehhez a rendelethez tartozó 1. és 2. mellékletben használatos kifejezések meghatározásait tartalmazza. A kereskedelmi légiszállítási üzemeltetés (CAT) meghatározása az ICAO 6. mellékletéből származik, és csekély mértékben módosították, hogy az az alaprendelet 3(i) cikkében „kereskedelmi üzemeltetés” definíció alatt szerepeljen. Ez ugyanaz a meghatározás, amelyet a 965/2012/EK (2012. október 5.) bizottsági rendelet alkalmaz. Az „elsődleges telephely” meghatározás igazodik a 965/2012/EK bizottsági rendelet I. mellékletében szereplő meghatározáshoz. Az „alternatív megfelelési módok” meghatározást külön illesztették be a meghatározások közé, hogy igazodjon a 1178/2011/EK bizottsági rendeletet módosító 290/2012/EK bizottsági rendelet VI. mellékletéhez és a 965/2012/EK bizottsági rendelet II. mellékletéhez. A „repülés” meghatározást a nem menetrendszerű repülések újonnan bevezetett meghatározásához adták hozzá. Ezt a meghatározást az 1008/2008/EK rendelet is alkalmazza.
19. A 3. cikk tartalmazza azt a követelményt, hogy a jelen rendelet 2. mellékletének megfelelően a harmadik országbeli üzemeltetőknek rendelkezniük kell az Ügynökség által kibocsátott engedéllyel.
20. A 4. cikket („Alkalmasság”) törölték.
21. A 4. cikk a hatálybalépésről szóló rendelkezéseket tartalmazza. A 2. bekezdés előírja, hogy a tagállamok felelős hatóságai a továbbiakban is bocsássanak ki és újítsanak meg üzemeltetési engedélyeket, vagy azokkal egyenértékű dokumentumokat, a tagállamok nemzeti joggyakorlata alapján, a jelen rendelet hatályba lépését követő 30 hónapig, vagy addig az időpontig, amikor az Ügynökség határozatot nem hoz jelen rendelet 2. mellékletével összhangban. Ezt az eljárást annak érdekében választották ki, hogy biztosítsák a harmadik országbeli üzemeltetők az EU-ba irányuló, jelenlegi üzemeltetésük fenntartását, mivel a tagállamok eltérő jóváhagyási eljárásokat vezettek be, és az üzemeltetési

engedélyek kibocsátásakor eltérő érvényességi időszakokat alkalmaznak. A javaslat szerint 30 hónapos átmeneti időszakot kell biztosítani az Ügynökség számára, hogy megfelelően felkészülhessen a harmadik országbeli üzemeltetők részére szóló engedélyek kibocsátására, illetve azok ellenőrzésére. Ha egy tagállam semmilyen üzemeltetési engedélyt sem bocsát ki, akkor a harmadik országbeli üzemeltető ezen rendelet hatálybalépése után az Ügynökségtől kell, hogy engedélyt kérjen. Az Ügynökség a kérelmet ezen rendelet 2. mellékletének megfelelően kiértékeli. Az üzemeltető jelen rendelet hatálybalépése után 6 hónapnál nem később terjesztheti be a engedély iránti kérelmet. Előfordulhat, hogy a fenti időszak után beterjesztett kérelmeket nem sikerül a 30 hónapos időszak letelte előtt feldolgozni, így az EU-ba irányuló üzemeltetést mindaddig le kell állítani, amíg az Ügynökség ki nem bocsájt egy engedélyt.

TCO-rész - 1. melléklet**I. Általános megjegyzések**

22. Jelen véleménynek megfelelően a TCO-rész három szakaszból áll:
- I. szakasz - Általános követelmények,
 - II. szakasz - Légiüzemeltetés,
 - III. szakasz - A harmadik országbeli üzemeltető engedélyezése.
23. A jelen véleményben javasolt szöveg utal az Ügynökség első javaslataihoz kapcsolt változásokra (ahogy azt az NPA 2011-05-ben adták ki), amelyek a nyilvános konzultációból, illetve azokból a további változásokból erednek, amelyeket a CRD-hez beterjesztett észrevételek elemzése és kiértékelése után dolgoztak ki.

II. Megjegyzések áttekintése

24. Ahogy azt az NPA 2011-05-höz fűzött megjegyzések már jelezték, a CRD-hez beterjesztett észrevételek a harmadik országbeli üzemeltetőket befogadó Nemzeti/Országos Hatóságainak (NAA) lehetséges, a kölcsönös díjfizetés kiszabásából eredő válaszlépéseire összpontosultak az engedélyezésükért fizetendő díjak felmerülése esetén. Továbbá, mivel az Ügynökség nem engedélyező és felügyeleti hatóság, a díjfizetés kérdésének felvetését indokolatlannak tekintették.
25. A CRD-ben foglaltaknak megfelelően, az Ügynökség úgy ítéli meg, hogy a díjfizetés témája nem tartozik bele a jelen vélemény hatáskörébe. Az összes felmerült kérdést alaposan kivizsgálják és kiértékelik az 593/2007/EK bizottsági rendelet⁶, az un. „Rendelet a díjakról és költségekről” módosítása, és az összes részletkérdés meghatározása során.
26. A harmadik országbeli üzemeltetők számára javasolt kiértékelési módszertannal szemben támasztott fenntartásokat ugyancsak megerősítették, mivel a CRD-ben szereplő javaslatot aránytalannak, túl bonyolultnak és túl kimerítőnek találták a Chicagói Egyezményben megfogalmazott, az engedélyek kölcsönös elismerésének alapelveinek szelleméhez viszonyítva, amely indokolatlan nehézségeket támasztana a harmadik ország üzemeltetői számára. A harmadik országbeli üzemeltetők értékelését ezért egyszerűsíteni kell, és dokumentum alapú felülvizsgálatra kell korlátozni. Ez a dokumentum alapú felülvizsgálat az ICAO általános biztonságfelügyelet-ellenőrzési programján (USOAP), az ICAO légiüzemeltetői engedélyén (AOC) az egész világra kiterjedő regisztrációján és a nemzetközi üzemeltetés-biztonsági ellenőrzés (IOSA) programján alapszik.
27. Ugyancsak rámutattak arra, hogy a 2111/2005/EK rendelet már megteremtette a szükséges jogi eszközt az EU polgárai biztonságának védelmére és, hogy a helyszíni ellenőrzéseket a 2111/2005/EK rendelet alapján kell lefolytatni.
28. Végezetül, egyes érintett felek úgy vélik, hogy ezzel a javaslattal az Ügynökség ténylegesen átveszi a felügyelet felelősségét az üzemeltető államtól, vagy a

⁶ A 593/2007/EK (2007. május 31.) bizottsági rendelet az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által kivetett díjakról és költségekről.

regisztráló államtól. Jelezték, hogy nem kellene a biztonság-felügyeleti feladatokat az ICAO Szerződő Államoktól az Ügynökségre hárítani.

29. Valóban, az légiüzemeltetői engedélyt kibocsátó üzemeltető állama tölti be az elsődleges szerepet bármelyik üzemeltető biztonság-felügyeletében. Az Ügynökség maradéktalanul elismeri a Chicagói Egyezményben az üzemeltető állama számára meghatározott felelősséget, és nincs szándékában a fentiekben említett felelőségek egyikét sem átvenni. A harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezési eljárását inkább érvényesítési eljárásnak kell értelmezni, amelynek célja az eredetileg hitelesített információ megbízhatóságának ellenőrzése.
30. Továbbá a beérkezett észrevételek alapján az Ügynökség úgy véli, hogy az a mód, ahogy a kiértékelési eljárást eredeti formájában bemutatják, és ahogy az az NPA és a CRD szerinti magyarázatban szerepel, arra engedhetett következtetni, hogy a kiértékelési eljárás meglehetősen szigorú és tovább szélesíti az Ügynökség jogalkotó által adott mandátumát. A fentieknek megfelelően, az Ügynökségnek soha nem volt célja átvenni a felügyelő állam szerepét, vagy merev kiértékelési módszertant alkalmazni.
31. Ahhoz, hogy megfelelően visszatükrözze ezt a célt és, hogy az Ügynökség szerepét tekintve elkerüljön bármilyen kétértelműséget, módosították az ART-részben szereplő, a kezdeti és ellenőrzési fázis kiértékelési módszertanával kapcsolatos rendelkezéseket. A 39.-50. bekezdésekben részletesebb magyarázat található.
32. Egyes észrevételekben ismételten hangsúlyozzák, hogy a bizonyítványok kölcsönös elismerésének elve nem tükröződik megfelelően ebben az NPA-ban és, hogy az Ügynökség el kell, hogy ismerje az idegen légiüzemeltetői engedélyeket az ICAO 6. Mellékletének I 4.2.2.1 részében foglalt meghatározásnak megfelelően.
33. Ahogy azt a CRD is jelezte, a Chicagói Egyezmény 33. cikke úgy rendelkezik, hogy „a légijárműveket regisztráló Állam által kibocsátott vagy érvényesnek elfogadott légialkalmassági bizonyítványokat, illetékességi igazolásokat és engedélyeket más Államoknak is el kell fogadniuk, feltéve, hogy azok a követelmények, amelyek alapján az ilyen bizonyítványokat vagy engedélyeket kiadták, vagy érvényesnek fogadták el, egyenértékűek azon minimális szabvánnyal vagy a felett állnak, amelyeket az Egyezmény értelmében időről időre be kell vezetni”. A légialkalmassági bizonyítványok/illetékességi igazolások és engedélyekre vonatkozóan a harmadik országbeli üzemeltetők engedély kérelmezési eljárása során az Ügynökségnek a lehető legteljesebb mértékben figyelembe veszi a Chicagói Egyezmény 33. cikkét. Ugyanakkor sem ebben a cikkben, sem pedig a Chicagói Egyezmény bármilyen más cikkében sem szerepel az légiüzemeltetői engedélyek elismerése. Az elismerésre vonatkozó követelményt kiterjesztették az légiüzemeltetői engedélyekre, a 6. Melléklet I 4.2.2.1 részének megfelelően. Az ICAO 6. Melléklet I 4.2.2.1 részében foglalt rendelkezéseknek megfelelően az légiüzemeltetői engedélyek kölcsönös elismerésének alapelvét nem lehet korlátozások nélkül mérlegelni. Egy idegen légiüzemeltetői engedélyt csak akkor lehet elismerni, „ha azok a követelmények, amelyek alapján a bizonyítványt kiadták, legalább egyenértékűek a jelen Mellékletben meghatározott szabványokkal”. A TCO-részt konkrétan ezen előfeltétel biztosítására fogalmazták meg. Az engedélyezési eljárás ellenőrzi, hogy a követelmények, amelyek alapján egy idegen légiüzemeltetői engedélyt kiadtak, legalább egyenértékűek az alkalmazható szabványokkal.

34. A TCO-rész és a **2111/2005/EK** rendelet közötti kapcsolatra vonatkozó észrevételek ismételten hangsúlyozták annak fontosságát, hogy mindkét rendelet egyértelműen legyen megfogalmazva. Elkerülendő a párhuzamos eljárások, ezért a két folyamatot egyértelműen meg kell különböztetni. Ugyancsak jelezték, hogy egy engedélyt csak akkor lehessen visszavonni, miután elfogadták az üzemeltető EU biztonsági listájára történő felvételét. Ésszerűnek ítélték, hogy az üzemelési tilalom alá eső üzemeltetők kérelmeit is a tilalom alól történő felmentésére irányuló eljárás részének tekintsék. Néhány észrevétel azonban ellentmondásos volt. Az egyik észrevételben elvetették azt az elvet, hogy a kitiltott üzemeltetők kérelmezhessenek engedélyt, mivel ez ellentétes határozatokat eredményezhetne, míg a másik észrevételben üdvözölték az első javaslatban elfogadott megközelítést. Megkérdőjelezték az első javaslatban említett alapelvet, amelynek értelmében engedélyeznék a gyenge üzemeltetési teljesítmény miatt az EU-ból kitiltott üzemeltetőket, mivel ez hátrányosan érintené azokat az államokat, amelyeket saját felügyelő államuk nem megfelelő felügyeleti teljesítménye miatt tiltottak ki.
35. Az Ügynökség megerősíti, hogy a 2111/2005/EK rendelet és a TCO-rész kölcsönhatása valóban egyeztetésre szorul. Ennek érdekében az Ügynökség, szoros együttműködésben a Bizottsággal, összehangolta és koordinálta a TCO-részt, hogy biztosítsa a zökkenőmentes integrációt úgy, hogy elkerüli az egymásnak ellentmondó lépéseket és egyértelműen kijelöli az illetékességeket. Ezen célból az Ügynökség további módosításokat hajtott végre az átfogó rendelet és az ART-rész rendelkezéseiben. Az első javaslat és a vélemény közötti legfontosabb különbség az, hogy az összes kitiltott harmadik országbeli üzemeltetőnek engedélyezték, hogy kérelmet terjesszen be. Az 51-60. bekezdések részletesebb magyarázatot nyújtanak arról, hogy hogyan kívánja az Ügynökség elérni a 2111/2005/EK rendelettel való összhangot.
36. Aggályok merültek fel a kérelem benyújtásának időkeretével kapcsolatban. Javasolták, hogy a menetrendszerű, vagy a nem-menetrendszerű, sorozatos légiszállításokra vonatkozó kérelmek időkeretét csökkentsék 30 napra. Ugyancsak fontosnak ítélték meg, hogy a szabályok egyértelműen meghatározzák, hogy a váratlan, sürgős üzemeltetési igények (ad-hoc repülések) esetében a kérelmeket rövid idővel az üzemeltetés tervezett megkezdése előtt be lehessen terjeszteni. Olyan javaslat is született, hogy jelentős mértékben csökkentsék az ad-hoc repülések időkeretét (3 - 7 napra), vagy engedély alóli mentességet biztosítsanak az üzemeltetők részére, amikor csak 3 - 6 repülést teljesítenek.
37. Az észrevételeket követően az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy az engedély iránti kérelmek benyújtására rendelkezésre álló időkeret a menetrendszerű szolgáltatások, illetve a nem-menetrendszerű légiszállítások esetében 30 napra csökkenthető. Sürgős üzemeltetési igény esetén a kérelem benyújtására szolgáló időkeretet 7 napra csökkentették az üzemeltetés tervezett megkezdése előtt. Az ilyen repülésekre adott engedélyt azonban legfeljebb 12 egymást követő hónapon belül legfeljebb 4 repülésre korlátozták. Ezen felül az üzemeltető naptári évenként csak egy alkalommal szerezhethet be ilyen engedélyt.
38. Végezetül a kérelem fent meghatározott időkereten belüli feldolgozásának kötelezettségét átruházták az Ügynökségre, ezért azt belefoglalták az ART.200(b)-be.

III. Magyarázatok

Kiértékelési módszertan

39. Fentiekben is jeleztük, hogy ezen vélemény alapján az összes kitiltott harmadik országbeli üzemeltető kérelmezhet engedélyt. Ennek eredményeképpen vizsgálat alapján különböztetik meg a kitiltott és a ki nem tiltott üzemeltetők kiértékelési eljárását.
40. A **ki nem tiltott üzemeltetők** esetében az engedélyezési eljárás elsődleges eleme a dokumentum alapú felülvizsgálat lesz. Ez a nemzetközileg elismert biztonság ellenőrzési jelentéseken, mint amilyen az ICAO USOAP, a repülőterek forgalmi előterein végrehajtott ellenőrzéseken és más, elismert biztonsági tájékoztatásokon alapszik, mint például az IOSA eredmények. A tájékoztatási források kombinációja és az eljárás során nyert megfelelő és kiegyensúlyozott biztonsági tájékoztatások mérlegelése a lehető legnagyobb mértékben szavatolja majd az objektivitást és arányosságot.
41. Az Ügynökség csak olyan esetekben fog részletesebb vizsgálatot kezdeményezni, amelyekben a részletes kiértékelés nem teljesíthető egy egyszerű vizsgálattal, például az elégtelen vagy lejárt érvényességű dokumentumok, vagy feltételezett biztonsági aggályok esetében. Ugyanakkor a bizalom biztosítása érdekében az ilyen további vizsgálatot csak a szükséges mértékig kellene korlátozni. A ki nem tiltott üzemeltetők esetében ellenőrzés nem valószínűsíthető az első fázisban.
42. A **kitiltott üzemeltetők** esetében alkalmazott kiértékelési módszer lényegesen átfogóbb lesz a vizsgálat tekintetében, mint a ki nem tiltott üzemeltetőkre vonatkozó kiértékelési eljárásé, mivel az Ügynökség további ellenőrzést hajt végre az üzemeltető telephelyén, az ART.205(c)-ben foglalt alábbi feltételeknek megfelelően.
- az elvégzett kiértékelések végeredménye alapján, beleértve a 2111/2005/EK rendelet értelmében végrehajtott konzultációkból/kivizsgálásokból származó információkat is, az ellenőrzés pozitív eredménnyel is zárulhat;
 - az ellenőrzés úgy bonyolítható le az üzemeltető telephelyén, hogy az Ügynökség személyzetének biztonságát semmi se veszélyeztesse; és
 - az üzemeltető hozzájárul az ellenőrzéshez.

Az ellenőrzés magába foglalhatja az üzemeltető államának a kérelmező felett gyakorolt felügyeletének kiértékelését is. A 2111/2005/EK rendelettel való kölcsönhatásra vonatkozó részletesebb magyarázat az 51-60. bekezdésben található.

43. Ha nem jön létre bizalom, azaz, ha az üzemeltető nem képes bebizonyítani a megfelelést, vagy amikor egyértelmű, hogy az üzemeltető állama nem képes megfelelő felügyeletet gyakorolni, például egy USAOP ellenőrzés megállapításai alapján, az Ügynökség nem bocsáthat ki engedélyt, mivel nem fog az adott üzemeltető felett felügyeleti hatóságként eljárni.
44. Az ellenőrzési fázisban is a dokumentum alapú felülvizsgálat lesz az elsődleges módszer. Az ellenőrzés hatályát a már kiadott engedélyek és/vagy ellenőrzési tevékenység alapján határozzák meg.

45. Az első javaslat szerint az üzemeltető teljesítményét nem több mint 24 hónapos időszakonként vizsgálják felül. A jelenlegi javaslatban ezt a 24 hónapos időszakot legfeljebb 48 hónapra lehet meghosszabbítani, az ART.220-ban megfogalmazott alábbi feltételeknek megfelelően:
- az üzemeltetők állama megfelelő felügyeletet gyakorol;
 - az üzemeltető időben bejelentette a változásokat;
 - nem bocsátottak ki 1. szintű ténymegállapításokat; és
 - minden javító intézkedést időben és megfelelően vezettek be.
46. Megjegyzendő, hogy az időszak csökkenthető, ha jelek utalnak arra, hogy az üzemeltető és/vagy az állam biztonsági teljesítménye romlik.
47. Új végrehajtási intézkedésekre vonatkozó rendelkezést vezettek be. Külön-külön eljárást fognak alkalmazni egy engedély „felfüggesztésére” és „visszavonására”. Első körben az Ügynökség csak felfüggeszti az engedélyt. Az engedély felfüggesztésével az Ügynökség ténylegesen csökkenti a veszélyt, mivel az üzemeltető már nem működhet az EU területén. A felfüggesztést visszavonás fogja követni, ha 6(+3) hónap alatt az üzemeltető (a TCO-résznek megfelelően), vagy az üzemeltető állama (a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően) nem tudja bizonyítani, hogy sikeres javító intézkedést hajtott végre, vagy ha az üzemeltető szerepel az EU biztonsági listáján, a 2111/2005 /EK rendeletnek megfelelően.
48. Az Ügynökség csak a felfüggesztést követően ellenőrizheti az üzemeltetőt. Az ilyen ellenőrzést ugyanolyan feltételek mellett kell végrehajtani, mint amilyenek a kitiltott üzemeltetőkre vonatkoznak az első fázisban.
49. Végezetül, ezen vélemény az alaprendelet 9(5)(d) cikke alapján készült, amely előírja, hogy az engedélyezési eljárás minden esetben egyszerű, arányos, költséghatékony és eredményes legyen, biztosítsa azon követelmények alkalmazását és a megfelelést, amelyek arányosak az üzemeltetés összetett jellegével és az ahhoz fűződő kockázatokkal. Célja az EU-n belüli megfelelő egyensúly biztosítása a nemzetközi üzemeltetőket sújtó bürokratikus lépések minimalizálása és a magas szintű biztonság megteremtése között. Az információs források kombinációja és az eljárás során nyert megfelelő és kiegyensúlyozott biztonsági tájékoztatások mérlegelése a lehető legnagyobb mértékben szavatolja majd az objektivitást és arányosságot. A tervezett dokumentum alapú felülvizsgálat egyértelműen kialakítja az engedélyezési eljárás elsődleges elemét. Ugyanakkor az engedélyezési eljárás nem maradhat üres váz. Az eljárás célja az EU-n belüli magas biztonsági szint szavatolása. Ezen célból a vélemény olyan esetekre vonatkozik, amelyek további kiértékelést követelnek. Az ellenőrzések csak az első fázisban, a 2111/2005/EK rendelet értelmében kitiltott üzemeltetők esetében, vagy egy érvényes engedély felfüggesztését követően valószínűsíthetők.
50. A TCO-rész egységes kiértékelési eljárást vetít előre a harmadik országbeli üzemeltetők számára, célja pedig az EU jelenleg eltérő nemzeti rendszereinek harmonizálása. A jövőben a harmadik országbeli üzemeltető csak egyszer kell, hogy engedélyért folyamodjon, amelyik az EU egészében érvényes lesz. Egyetlen, egységes értékelési kritérium-csomag lesz (ICAO szabvány), amely kiküszöböli annak kockázatát, hogy a harmadik országbeli üzemeltetők az EU-n belüli, egymással ellentétes követelményeknek kell, hogy megfeleljenek. Végezetül, ezeket a kiértékelési kritériumokat egyetlen hatóság fogja alkalmazni, ezzel megteremtve a tisztességes eljárást és az átláthatóságot.

A TCO-rész és a 2111/2005/EK rendelet kapcsolata

51. Az előbbi javaslatban (NPA 2011-05-re vonatkozó CRD) az Ügynökség csak olyan üzemeltetők kérelmét veszi figyelembe, amelyek saját gyenge teljesítményük miatt szerepelnek az EU biztonsági listáján.
52. Azonban miután felmérték annak lehetőségét, hogy minden kitiltott üzemeltetőnek engedélyezni kell az engedély igénylését, ahogy azt a CRD-hez eljuttatott néhány észrevétel javasolta, az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy ez jelentősen javítaná a TCO-résznek és a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően benyújtott kérelmek összehangolását. Ezért a vélemény már az összes kitiltott üzemeltető számára engedélyezi az engedély kérelmezését. Továbbá, amint már említettük, az Ügynökség erőfeszítéseket tett a kiértékelési eljárást úgy meghatározni, hogy az teljes mértékben megfeleljen a 2111/2005/EK rendeletben megállapított mechanizmussal.
53. Az Ügynökség az alábbi eljárás szerint fogja feldolgozni a kérelmeket. Amikor egy kitiltott üzemeltetőtől kérelem érkezik, az Ügynökség először ugyanazt a vonatkozó értékelési eljárást fogja alkalmazni, mint amelyet a ki nem tiltott üzemeltetők esetében alkalmaz, és megállapítja, hogy az üzemeltető saját gyenge teljesítménye, vagy az üzemeltető államának nem megfelelően gyakorolt felügyeleti tevékenysége miatt tiltották-e ki. Amennyiben az utóbbi esetről van szó, az Ügynökség értesíti a Bizottságot [ART.205(b)], és megvárja a Bizottság döntését arról, hogy szükséges-e a 2111/2005/EK rendelet hatálya alá eső adott állam kivizsgálása. Ha a TCO-rész értelmében az első értékelés és a 2111/2005/EK rendelet értelmében lefolytatott, lehetséges kivizsgálás eredménye pozitív, az Ügynökség további eljárás alá vonja a kérelmet és ellenőrzést tart az üzemeltető telephelyén. Az ilyen ellenőrzés során az üzemeltető állama által az adott üzemeltető felett gyakorolt felügyeletet is értékelhetik, ha bizonyíték van arra, hogy a kérelmező felett gyakorolt felügyeletben súlyos hiányosságok tapasztalhatók.
54. Az ellenőrzés eredményét közölni kell a Bizottsággal [ART.205(e)]. Ez lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy a Repülésbiztonsági Bizottságban felkészüljön a lehetséges döntések meghozatalára. Negatív eredmény esetén a 2111/2005/EK rendelet értelmében semmilyen további lépés nem szükséges, és az Ügynökség visszautasítja a kérelmet (ART.210). Pozitív eredmény esetén a Bizottság kezdeményezheti a kérelmező, és ha szükséges, az adott államban bejegyzett összes többi üzemeltető törlését az EU biztonsági listájáról. Ha az üzemeltetőt törölték az EU biztonsági listájáról, az Ügynökség megadja számára az engedélyt (ART.210).
55. Ha az üzemeltetőt saját biztonsági aggályai miatt tiltották ki, az Ügynökség közvetlenül a kérelem beérkezése után kezdi meg az eljárást, mivel a 2111/2005/EK rendelet értelmében nincs szükség az üzemeltető államának kivizsgálására. Ha az Ügynökség értékelése pozitív eredménnyel zárul, a Bizottság kezdeményezheti az üzemeltető törlését az EU biztonsági listájáról.
56. A TCO-rész a nem kitiltott üzemeltetők esetében is megegyezik a 2111/2005/EK rendelettel. Ha az Ügynökség megtagadja az engedély megadását, ezt közölnie kell a Bizottsággal [ART.110]. A Bizottság a maga részéről is dönthet az üzemeltető EU biztonsági listájára történő felvételéről.

57. Ha a visszautasításra azért került sor, mert az üzemeltető állama nem gyakorolt megfelelő felügyeletet az üzemeltető felett, a Bizottság dönthet úgy, hogy kitiilt minden egyes, az adott állam felügyelete alá tartozó üzemeltetőt. Ilyen esetben az Ügynökség az adott állam felügyelete alá tartozó minden üzemeltető kérelmét adott esetben vissza fogja utasítani.
58. Végezetül, az Ügynökség által hozott végrehajtási intézkedések tekintetében ez a vélemény szintén biztosítja a 2111/2005/EK rendelettel való összhangot. Az Ügynökség első lépésben csak korlátozza, vagy felfüggeszti az engedélyt. Ebben az esetben a közvetlen kockázat egyfelől teljes mértékben kiküszöbölhető, mivel a gyakorlati eredmény egyenértékű az üzemeltetési tiltással, másfelől pedig lehetővé teszi a Bizottságnak, hogy mentesüljön felelőssége alól azzal, hogy megfontolja egy üzemeltetőnek a biztonsági listára való felvételét.
59. Ha az Ügynökség korlátoz, vagy felfüggeszt egy engedélyt, akkor erről értesítenie kell a Bizottságot [ART.110(a)(2)]. Ha a korlátozás, vagy felfüggesztés az üzemeltető államával kapcsolatos komoly biztonsági megfontolás eredménye, a Bizottság közös konzultációt kezdeményezhet az érintett állammal, a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően. Ha az ilyen konzultáció negatív eredménnyel zárul, a Bizottság az üzemeltetőt (és az adott állam összes üzemeltetőjét) felveszi az EU biztonsági listájára, majd az Ügynökség a felfüggesztést visszavonásra módosítja, amennyiben az üzemeltető szerepel az A. mellékletben (teljes tilalom). Amennyiben az üzemeltető a B. mellékletben szerepel (üzemeltetési korlátozás), az Ügynökség fenntartja a korlátozást [ART.235].
60. Végezetül, a tagállamoknak módjuk lesz arra, hogy egyénileg határozzanak egy tilalom elrendeléséről, intézkedve a saját területüket érintő, előre nem látható, sürgős biztonsági problémával szemben [2111/2005/EK rendelet 6. cikke]. Az egymásnak ellentmondó intézkedések elkerülése érdekében az érintett tagállam azonnal köteles értesíteni szándékairól az Ügynökséget [ART.110(c)]. Az Ügynökség a maga részéről lépéseket tesz az engedély korlátozására, vagy felfüggesztésére [ART.235(a)(3)].

IV. A változások gazdasági és adminisztratív hatásának összehasonlítása a CRD-vel

61. Az alaprendeletnek megfelelően a pro-aktív megközelítés és a harmadik országbeli üzemeltetők ellenőrzése megerősítésének természetesen pénzügyi hatása is van. A felülvizsgált módszertan a járulékos költségek további minimalizálását célozza a rendszeres ellenőrzések mellőzésével és azzal, hogy a kérelmeket egy kérdőív-sorozat és dokumentum alapú felülvizsgálat segítségével dolgozza fel. A javasolt eljárás a továbbiakban biztosítja az Ügynökség forrásainak megfelelő elosztását annak érdekében, hogy az Ügynökség összpontosíthasson az olyan üzemeltetők értékelésére, amelyek iránt csökkent a bizalma.
62. A megváltozott megközelítés közvetlen hatása a költséges és összetett feladatok tekintetében a munkaköltségek és a tevékenységek költségeinek csökkentése lesz, ideértve a képzett munkaerő költségeit is, mivel az első javaslat szerint az ilyen költségek jelentős terheket róttak volna az iparágra. Mindezekon felül a kérelmezőket nem befolyásolják saját gazdasági és adminisztratív kötelezettségeik, hogy megszervezzenek egy helyi ellenőrzést egy EASA csoport részére.

63. Az Ügynökség oldalán előrevetíthető, hogy a kezdeti kiértékelés és az ellenőrzés módosított módszerei az előzetesen becsült szakembergárdát egyharmaddal csökkentik. A forráskalkuláció azokra a feladatokra korlátozódik, amelyeket a kérelmezőkkel közvetlenül együtt végeznek el és az ebből eredő költség ennek megfelelően osztható meg. Az eljárás és a források hatékonysága nagyban függ attól, hogy rendelkezésre áll-e egy olyan, a feladatra szabott szoftveres eszköz, amely segítségével összegyűjthető és tárolható a TCO tájékoztatás és az biztosítja a kommunikációt a jelentkezőkkel, engedélyesekkel, tagállamokkal és a Bizottsággal.
64. Egyelőre bizonytalan az engedélyért folyamodó, kitiltott kérelmezőkre gyakorolt hatás. Jelenleg mintegy 300 üzemeltető szerepel a biztonsági listán. Abban az esetben, ha valamennyi üzemeltető kérelmet nyújtana be, a várható és feldolgozandó kérelmek száma drasztikusan megnövekedne, és ez jelentős hatást gyakorolna a szükséges forrásokra.

V. TCO-rész

VI. A változások összehasonlítása a CRD-vel

65. A fenti magyarázatnak megfelelően a kezdeti és ellenőrzési fázisra vonatkozó kiértékelési eljárás néhány rendelkezését módosították az ART-részben ahhoz, hogy az alaprendelet 9(5) cikk (d) bekezdésében meghatározott kritériumok teljesüljenek.
66. Fentiekén túlmenően további módosításokat is végrehajtottak, hogy biztosítva legyen a 2111/2005/EK rendelettel való összhang.

VII. I. szakasz Általános követelmények

67. Ez a szakasz tartalmazza a Kereskedelmi Légiszállítást végző harmadik állam üzemeltetőjére vonatkozó általános követelményeket.
68. Az ebben a szakaszban található szabályok többsége megfelel a CRD TCO.GEN kezdetben javasolt szabályainak.

Konkrét kérdések

TCO.100 Hatály

69. Ezen rendelkezés újonnan lett bevezetve és meghatározza a TCO-rész hatályát.

TCO.110 Az ICAO tájékoztatása az eltérésekről

70. Ezt a rendelkezést a pontosítás érdekében vezették be. A rendelkezés tükrözi az ART.200(d) azon követelményét, amely kötelezi az Ügynökséget arra, hogy azonosítsa azokat az ICAO szabványokat, amelyekre vonatkozóan enyhítő intézkedéseket fogadhat el, amikor az üzemeltető állama, vagy a regisztráló állam értesítést küld az ICAO szabványoktól való eltérésről.

II. szakasz Légiüzemeltetés

71. Ez a szakasz tartalmazza a Kereskedelmi Légiszállítást végző harmadik állam üzemeltetőjére vonatkozó üzemeltetési követelményeket.

Konkrét kérdések**TCO.200 Általános követelmények**

72. Töröltük az (a) bekezdésben található, az üzemeltető államára és a légi járműt regisztráló államra vonatkozó azon hivatkozást, amely érvényesíti az ICAO mellékletekben meghatározott, alkalmazandó szabványokat, azzal a céllal, hogy kizárható legyen azon értelmezés, hogy az Ügynökség a harmadik országbeli üzemeltetőt a harmadik ország nemzeti szabályaival szemben szándékozza megfeleltetni. Ahogy azt már az előbbieken említettük, az Ügynökségnek egyáltalán nem áll szándékában átvenni az illetékes felügyelő hatóság szerepét.
73. Töröltük a „súlyos repülőeseményekre” való hivatkozást az (e) bekezdésből, mert túlzottan megterhelőnek ítéltük a harmadik országbeli üzemeltetők és az Ügynökség számára. Amennyiben szükséges, az Ügynökség más vonatkozó információ forrásokat használ az ilyen adatok beszerzése céljából.

IV. szakasz - A harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezése

74. Ez az alrész tartalmazza a Kereskedelmi Légiszállítást folytató harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezésére vonatkozó követelményeket.

Konkrét kérdések**TCO.300 Engedély iránti kérelem**

75. Mint már említettük, a tervezett üzemeltetés megkezdését megelőző 90 napos előzetes, kötelező kérelmezési időszak 30 napra csökkent a menetrendszerű légiüzemeltetés, illetve a nem menetrendszerű üzemeltetési program, illetve 7 napra a nem menetrendszerű repülések esetében. A nem menetrendszerű repülések engedélyezése legfeljebb 4 repülés lebonyolítására szól, egymást követő 12 naptári hónapon belül, és a harmadik országbeli üzemeltető ilyen engedélyt naptári évenként csak egyszer szerezhethet. Azonban, ha nem áll fenn jelentős biztonsági kockázat az üzemeltető állama, vagy a regisztráló állam tekintetében, és az üzemeltető bizonyítani tudja, hogy előre nem látható, sürgős üzemeltetési feladat esete áll fenn, az Ügynökség úgy határozhat, hogy feldolgozza olyan kérelmet, amelyet nem 7 nappal a tervezett üzemeltetés előtt nyújtottak be.

TCO.315 Folyamatos érvényesség

76. Az (a)(4) bekezdés tükrözi azon elképzelést, hogy a nem menetrendszerű repülések esetében korlátozott időtartamra adják meg a engedélyt.

VIII. ART-rész

77. Mint már említettük, az Ügynökségnek soha nem állt szándékában átvenni a felügyeletet gyakorló állam felelősségét, vagy merev értékelési módszertant alkalmazni. A módszertan újraértékelését követően elhatározták, hogy tovább pontosítják az Ügynökség szándékait, ezért az ART-részben szereplő, a kezdeti és az ellenőrzési fázis értékelési módszertanával kapcsolatos néhány rendelkezést módosították, így például kicserélték a „felügyelet” meghatározást az „ellenőrzés” meghatározásra, korlátozták a vizsgálatokat a kitiltott üzemeltetőkre, illetve azokat

egy engedély felfüggesztését követően hajtják végre, és engedélyezték a kockázatalapú megközelítést a harmadik országbeli üzemeltető engedélyezése és ellenőrzése esetében.

78. Mindezekon felül, további módosításokat vezettek be, hogy a TCO-részben szereplő eljárást összehangolják a 2111/2005/EK rendeletben szereplő eljárással.

IX. I. szakasz - Általános rész

79. Ez a szakasz tartalmazza azokat a követelményeket, amelyeket az Ügynökség az EU területére, azon belül vagy azon kívül üzemeltetést folytató üzemeltetőkkel szemben alkalmaz.

Konkrét kérdések

ART.110 Információcsere

80. A „biztonsági megfontolások miatt” kitétel (a)(2) bekezdésbe történő beillesztésével biztosítják, hogy az Ügynökség csak a 2111/2005/EK rendelettel összefüggő biztonsági korlátozásokról küldjön értesítést.
81. Bekerült az új (c) bekezdés, amely biztosítja, hogy a tagállamok értesítik az Ügynökséget azon szándékukról, hogy saját területükön egyéni üzemeltetési tiltást alkalmaznak egy harmadik országbeli üzemeltetővel szemben, a 2111/2005/EK rendelet 6. cikkében meghatározott feltételeknek megfelelően. Az Ügynökség a maga részéről intézkedéseket fog tenni az engedély korlátozására, vagy felfüggesztésére.

ART.200 Kezdeti értékelési eljárás—általános rész

82. A (c) bekezdést újrafogalmazták, hogy tükrözze az előre látható, arányos értékelési módszertant, és biztosítsa, hogy egy harmadik országbeli kérelmezőre vonatkozó végrehajtási intézkedéseit is figyelembe vegyék. A vizsgálatokra történő hivatkozást törölték, mivel az Ügynökség nem fogja azokat a harmadik országbeli üzemeltetőket kivizsgálni, amelyek a kezdeti fázisban nincsenek rajta az EU biztonsági listáján. Az (e) bekezdést újrafogalmazták, hogy az hatékonyabban tükrözze az Ügynökség által alkalmazott kockázatalapú megközelítést. Ez alapot ad arra is, hogy visszautasítsanak egy kérelmet, amikor nyilvánvalóvá válik, hogy a további értékelés szükségtelen.
83. A (d) bekezdést módosították annak érdekében, hogy az Ügynökség csak azokra az ICAO szabványokra összpontosítson, amelyekre vonatkozóan el tudja fogadni az üzemeltető állama, vagy a regisztráló állam, vagy az üzemeltető által alkalmazott enyhítő intézkedéseket abban az esetben, ha az eltérésekről értesítést küldött a Chicagói Egyezmény 38. cikkének megfelelően.

ART.205 Kezdeti értékelési eljárás — az üzemeltetési tilalom alá eső harmadik országbeli üzemeltetők

84. Ez egy teljesen új rendelkezés, amely azt az elképzelést tükrözi, hogy az összes kitiltott üzemeltető jogosult legyen engedélyt kérni. Továbbá hatékonyabb összhang jött létre a 2111/2005/EK rendelettel. Az egyértelműség érdekében, ezen rendelkezésnek megfelelően az Ügynökség külön rendelkezést javasol a kitiltott

üzemeltetők tekintetében. Amint már említettük, egy kitiltott üzemeltető értékelése helyszíni vizsgálatl is járhat.

ART.210 Az engedély kibocsátása

85. Az engedély kibocsátása tekintetében összehasonlították a 2111/2005/EK rendelet mellékletében megfogalmazott és az ebben a véleményben meghatározott kritériumokat. A fenti mellékletben foglalt néhány kritérium nem tükröződik megfelelő mértékben a TC-részben, így ezeket az (a)(3) és (4) albekezdésekbe foglalták bele. Az (a)(4) albekezdést is módosították annak érdekében, hogy egy engedélyt csak akkor bocsássanak ki, ha nincs bizonyíték az állam felügyeletében tapasztalható, az üzemeltető teljesítményére negatív hatást gyakorló, jelentős rendszerszintű hibára. Az (a)(5) albekezdést annak érdekében vezették be, hogy egy engedélyt csak akkor bocsássanak ki egy üzemeltető részére, ha az nem áll üzemeltetési tiltás alatt.
86. A (b) bekezdést újrafogalmazták, hogy az tükrözze a nem menetrendszerű repülésekre vonatkozó, újonnan bevezetett javaslatot (lásd 37. bekezdés).

ART.215 Ellenőrzés

87. Ez a rendelkezés igazodik az ART.200-hoz, és biztosítja, hogy az Ügynökség ugyanazon kritériumokat fogja alkalmazni mind a kezdeti, mind pedig az ellenőrzési fázisban.

ART.220 Ellenőrzési program

88. Törölték „az üzemeltető egyedi jellege és az üzemeltető tevékenységének összetett jellege” kritériumot, amelyet figyelembe kellett venni egy ellenőrzési program kidolgozása során. Bár az ilyen kritériumok kielégítőek az üzemeltető állama által végrehajtott biztonsági felügyelethez, azokat aránytalannak tekintik a harmadik országbeli üzemeltetők Ügynökség általi értékeléséhez. A (c) bekezdést módosították, amely tartalmazza azon elképzelést, hogy a 24 hónapos időszak csökkenthető abban az esetben, ha jelek mutatkoznak az állam felügyeleti képességének csökkenésére. Újonnan bevezették annak lehetőségét, hogy bizonyos feltételek mellett az időszakot legfeljebb 48 hónapra meg lehessen hosszabbítani.

ART.230 Ténymegállapítások és javító intézkedések

89. Mivel a vizsgálatok csak a kitiltott üzemeltetők esetében, vagy egy már kiadott engedély felfüggesztése után hajtandók végre, a (b)(2) bekezdés szükségtelenné vált, ezért azt törölték. Az „üzemeltető eljárásaira és kézikönyveire” történő hivatkozást törölték a (c) bekezdésből, mivel az Ügynökség nem fogja a harmadik országbeli üzemeltetőket ilyen részletességgel vizsgálni. Annak érdekében, hogy az Ügynökség és az üzemeltető nagyobb mértékű rugalmassággal rendelkezzen a javító intézkedések végrehajtásához, a 3 hónapra történő hivatkozást törölték az (e)(2) albekezdésből.

ART.235 Engedélyek korlátozása, felfüggesztése, illetve visszavonása

90. Ez egy teljesen új végrehajtási rendelkezés. A rendelkezés az NPA-ban eredetileg megfogalmazott végrehajtási rendelkezésen alapszik. Mint már említettük, az eredeti javaslat fő módosítása szerint külön-külön eljárást alkalmaznak egy engedély „felfüggesztésére” és „visszavonására”. Az Ügynökség először csak felfüggeszti az engedélyt. A felfüggesztés visszavonása érdekében az Ügynökség vizsgálhatja az üzemeltetőt, amennyiben az ART.205(c)-ben megfogalmazott feltételek teljesülnek. A felfüggesztést visszavonás fogja követni, ha 6(+3) hónap alatt az üzemeltető (a TCO-résznek megfelelően), vagy az üzemeltető állama (a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően) nem tudja bizonyítani, hogy sikeres javító intézkedést hajtott végre, vagy ha az üzemeltető szerepel az EU biztonsági listáján, a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően. A 2111/2005/EK rendelettel való összhang biztosítása érdekében lett bevezetve az (f) bekezdés.