



2012 M. LAPKRIČIO 22 D.

EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

NUOMONĖ NR. 05/2012

dėl Komisijos reglamento, kuriuo nustatomos trečiųjų šalių vežėjų komercinio oro transporto įgyvendinimo taisyklės

ir

dėl Komisijos reglamento, kuriuo nustatomos trečiųjų šalių vežėjams leidimus išduodančios agentūros įgyvendinimo taisyklės

„Trečiųjų šalių vežėjai“

Turinys

Santrauka.....	4
Paaiškinimas	5
I. Bendroji informacija	5
II. Nuomonės taikymo sritis	5
III. Taisyklių struktūra	5
IV. Konsultacijos.....	7
Taikomas trečiųjų šalių vežėjų reglamentas.....	8
I. Taikymo sritis.....	8
II. Atsiliepimų apžvalga	8
III. Paaiškinimai.....	8
1 priedas. TCO dalis.....	10
I. Bendroji informacija	10
II. Atsiliepimų apžvalga	10
III. Paaiškinimai.....	12
IV. Ekonominis ir administracinis pakeitimų poveikis, palyginti su CRD.....	16
V. TCO dalis	16
VI. Pakeitimai, palyginti su CRD.....	16
VII. I skirsnis. Bendrieji reikalavimai	16
<i>Konkretūs klausimai.....</i>	16
TCO.100. Taikymo sritis	16
TCO.110. Pranešti skirtumai, palyginti su ICAO	17
II skirsnis. Orlaivių naudojimas	17
<i>Konkretūs klausimai.....</i>	17
TCO.200. Bendrieji reikalavimai	17
IV skirsnis. Leidimų išdavimas trečiųjų šalių vežėjams.....	17
<i>Konkretūs klausimai.....</i>	17
TCO.300. Prašymas išduoti leidimą.....	17
TCO.315. Nepertraukiamasis galiojimas	17
VIII.ART dalis	18
IX. I skirsnis. Bendrosios nuostatos	18
<i>Konkretūs klausimai.....</i>	18

ART.110. Keitimasis informacija	18
ART.200. Pirminio vertinimo procedūra. Bendrosios nuostatos	18
ART.205. Pirminio vertinimo procedūra. Trečiųjų šalių vežėjai, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą	18
ART.210. Leidimo išdavimas	19
ART.215. Stebėsena	19
ART.220. Stebėsenos programa	19
ART.230. Pažeidimai ir taisomieji veiksmai	19
ART.235. Leidimų apribojimas, galiojimo sustabdymas ir panaikinimas	19

Santrauka

Į šią nuomonę įtraukti šie dokumentai:

- taikomas trečiųjų šalių vežėjų (TCO) reglamentas;
- 1 priedas – TCO dalis, trečiųjų šalių vežėjams taikomi reikalavimai;
- 2 priedas – ART dalis, institucijoms taikomi leidimų išdavimo trečiųjų šalių vežėjams reikalavimai.

Ši nuomonė parengta išsamiai pasikonsultavus su institucijomis, asociacijomis ir vežėjais. Joje pateiktas atnaujintas komercinio oro transporto skrydžius į ES, joje arba iš jos vykdančioms trečiųjų šalių vežėjams taikomų taisyklių projektas (TCO dalis) ir trečiųjų šalių vežėjams taikomų pirminio leidimų išdavimo, nuolatinės stebėsenos ir tolesnių su pažeidimais susijusių veiksmų taisyklių projektas (ART dalis).

Rengiant šias taisykles siekta šių tikslų:

- užtikrinti aukštą saugos lygį;
- parengti atskirą proporcingą trečiųjų šalių vežėjams taikomų taisyklių rinkinį;
- užtikrinti trečiųjų šalių vežėjų ir agentūros lankstumą ir veiksmingumą.

Gautose pastabose ir atsiliepimuose nurodyti šie pagrindiniai klausimai ir problemos:

- atsakomųjų priemonių taikymo ES vežėjams galimybė;
- vertinimo metodikos proporcingumas;
- pranešime apie pasiūlytą pakeitimą (toliau – NPA) Nr. 2011-05 pasiūlytų taisyklių ir Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 ryšys;
- numatyti leidimų išdavimo trečiųjų šalių vežėjams ir šių vežėjų stebėsenos mokesčiai.

Paaiškinimas

I. Bendroji informacija

1. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 216/2008¹ (toliau – pagrindinis reglamentas), kuris iš dalies pakeistas Reglamentu (EB) Nr. 1108/2009², nustatyta tinkama ir išsami bendrųjų techninių reikalavimų ir administracinių procedūrų nustatymo ir įgyvendinimo civilinės aviacijos srityje sistema.
2. Šios nuomonės tikslas – padėti Europos Komisijai nustatyti trečiųjų šalių vežėjams taikytinas įgyvendinimo taisykles.
3. Ši nuomonė priimta laikantis Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – agentūra) valdančiosios tarybos nustatytos tvarkos³ pagal pagrindinio reglamento 19 straipsnio nuostatas.

II. Nuomonės taikymo sritis

4. Šią nuomonę sudaro šie dokumentai:
 - taikomas TCO reglamentas,
 - 1 priedas – TCO dalis, trečiųjų šalių vežėjams taikomi reikalavimai,
 - 2 priedas – ART dalis, institucijoms taikomi leidimų išdavimo trečiųjų šalių vežėjams reikalavimai.

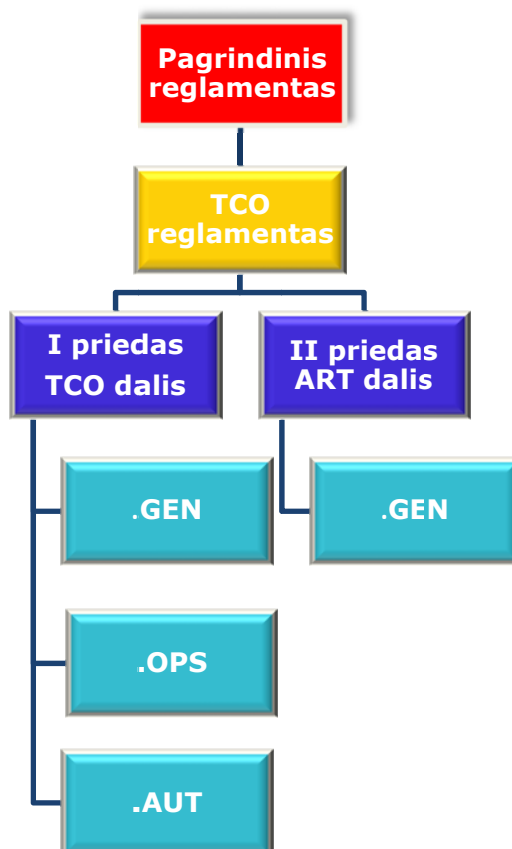
III. Taisyklių struktūra

5. Toliau pateiktoje diagramoje apžvelgiami Trečiųjų šalių vežėjų reglamento priedai.

¹ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB. *OL L 79, 2008 3 19, p. 1–49.*

² 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1108/2009, iš dalies keičiantis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 nuostatas dėl aerodromų, oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų bei panaikinantį Direktyvą 2006/23/EB. *OL L 309, 2009 11 24, p. 51–70.*

³ Valdančiosios tarybos sprendimas dėl Agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo specifikacijų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos (Taisyklių rengimo tvarka). *EASA valdančiosios tarybos sprendimas Nr. 01-2012, 2012 3 13.*

1 diagrama. Trečiųjų šalių vežėjų reglamento priedai

6. TCO dalyje pateikti komercinio oro transporto skrydžius į Europos Sąjungą, joje ir iš jos vykdančioms trečiųjų šalių vežėjams taikomi reikalavimai.
7. Šią dalį sudaro trys skirsniai:
 - I skirsnis *Bendrieji reikalavimai*,
 - II skirsnis *Orlaivių naudojimas*,
 - III skirsnis *Leidimų išdavimas trečiųjų šalių vežėjams*.
8. Pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2011-05 (AR-TCO skyriuje) pateikti agentūrai taikomi reikalavimai, kuriais nustatyta, kaip ji tvarkys trečiųjų šalių vežėjų leidimus ir prižiūrės šiuos vežėjus. Šiais reikalavimais papildyti bendrieji ARO.GEN dalies (ji paskelbta nuomonėje Nr. 04/2011⁴) I–III skirsniuose apibrėžti reikalavimai; šie reikalavimai taip pat būtų taikomi agentūrai išduodant leidimus trečiųjų šalių vežėjams ir šiuos vežėjus prižiūrint.
9. ART dalyje pateikti visi reikalavimai, įskaitant susijusius ARO.GEN dalies I ir II skirsniuose pateiktus reikalavimus, taikomi agentūrai išduodant leidimus vykdyti skrydžius į ES, joje arba iš jos vykdančioms trečiųjų šalių vežėjams ir vykdančią šiuos vežėjus stebėseną.
10. Šią dalį sudaro du skirsniai:

⁴ Nuomonė Nr. 04/2011 dėl ... Komisijos reglamento (ES) Nr. .../.... projekto dėl institucijų reikalavimų ir organizacijų reikalavimų. Pateikta Agentūros svetainėje adresu <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

- 1 skirsnis *Bendrosios nuostatos*,
- 2 skirsnis *Leidimų išdavimas, priežiūra ir vykdymo užtikrinimas*.

IV. Konsultacijos

11. Ši nuomonė pagrįsta NPA Nr. 2011-05, kuriame pateiktas agentūrai ir trečiųjų šalių vežėjams taikytinų įgyvendinimo taisyklių ir susijusių priimtinių laikymosi priemonių (AMC) bei rekomendacijų pasiūlymų projektas.
12. Šis NPA paskelbtas agentūros svetainėje (www.easa.europa.eu) 2011 m. balandžio 1 d.; viešųjų konsultacijų laikotarpis baigėsi 2011 m. liepos 8 d. Agentūra gavo 234 pastabas iš 39 pastabų pateikėjų, įskaitant nacionalines aviacijos institucijas (NAA), profesines organizacijas ir privačias įmones.
13. Agentūra taip pat surengė ir dalyvavo keliuose susitikimuose su valstybių narių ir šio sektoriaus atstovais, kurie agentūrą konsultavo konkrečiais, pvz., vertinimo metodikos proporcingumo ir ryšio su Reglamentu (EB) Nr. 2111/2005⁵ klausimais.
14. Remdamasi išsamiomis konsultacijomis su institucijomis, asociacijomis ir vežėjais, agentūra 2012 m. sausio 26 d. paskelbė atsakymo į pastabas dokumentą (toliau – CRD). Atsiliepimų teikimo laikotarpis baigėsi 2012 m. kovo 26 d. Agentūra gavo 29 atsiliepimus iš 11 NAA, profesinių organizacijų ir privačių įmonių.

⁵ 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantį Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį, *OL L 344, 2005 12 27, p. 15–22*.

Taikomas trečiųjų šalių vežėjų reglamentas

I. Taikymo sritis

15. Taikomame reglamente nustatytos bendrosios dalių, kurias jis apima, taikymo sąlygos ir pasiūlytos pereinamojo laikotarpio priemonės.

II. Atsiliepimų apžvalga

16. Dėl taikomo reglamento gautuose atsiliepimuose daugiausia dėmesio skirta trečiųjų šalių vežėjų tinkamumo kriterijams, pereinamojo laikotarpio priemonėms ir įsigaliojimo nuostatai.

III. Paaiškinimai

17. Atsižvelgiant į pagrindinio reglamento 4 dalies 1 punkto d papunktį ir 9 dalį, šioje nuomonėje paskelbtame taikomame reglamente pateikti trečiosiose šalyse registruotus orlaivius naudojančioms trečiųjų šalių vežėjams taikomi reikalavimai.
18. 2 straipsnyje pateiktos taikomame reglamente ir šio reglamento 1 bei 2 prieduose vartojamų terminų apibrėžtys. Komercinio oro transporto skrydžių apibrėžtis perimta iš ICAO 6 priedo ir šiek tiek pakeista atsižvelgiant į pagrindinio reglamento 3 straipsnio i punkte pateiktą naudojimo komerciniais tikslais apibrėžtį. Tai ta pati apibrėžtis, kuri vartojama 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012. Pagrindinės verslo vietos apibrėžtis suderinta su Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 I priede vartojama apibrėžtimi. Siekiant suderinti su Komisijos reglamento (ES) Nr. 290/2012, kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, VI priedu ir Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedu, įtraukta alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių apibrėžtis. Atsižvelgiant į neseniai pradėtą vartoti nereguliuojamų skrydžių sąvoką, įtraukta skrydžio apibrėžtis. Ši apibrėžtis vartojama ir Reglamente (EB) Nr. 1008/2008.
19. 3 straipsnyje nustatytas reikalavimas, kad trečiųjų šalių vežėjai privalo turėti agentūros pagal šio reglamento 2 priedą išduotą leidimą.
20. 4 straipsnis „Tinkamumas“ išbrauktas.
21. 4 straipsnyje pateiktos įsigaliojimo nuostatos. 2 punkte nurodyta, kad valstybių narių kompetentingos institucijos turi tęsti leidimų skraidyti arba lygiaverčių dokumentų išdavimą ir atnaujinimą pagal valstybių narių nacionalinės teisės aktus 30 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo datos arba kol agentūra pagal šio reglamento 2 priedą priims sprendimą. Taip nuspręsta siekiant užtikrinti trečiųjų šalių vežėjų vykdomų skrydžių į ES tęstinumą, nes valstybės narės taiko įvairias patvirtinimų sistemas ir išduodamos leidimus skraidyti nustato įvairius galiojimo laikotarpius. Pereinamasis 30 mėnesių laikotarpis pasiūlytas siekiant suteikti galimybę agentūrai tinkamai pasiręsti leidimų išdavimui ir trečiųjų šalių vežėjų stebėsenai. Jei valstybė narė leidimų skraidyti neišduoda, teikti prašymą išduoti leidimą įsigaliojus šiam reglamentui trečiosios šalies vežėjas turėtų agentūrai. Agentūra įvertins prašymą pagal šio reglamento 2 priedą. Vežėjas turi pateikti prašymą išduoti leidimą ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo šio reglamento įsigaliojimo datos. Pasibaigus šiam laikotarpiui gauti prašymai gali būti išnagrinėti

ne anksčiau nei per 30 mėnesių, todėl skrydžius į ES gali tekti sustabdyti tol, kol agentūra išduos leidimą.

1 priedas. TCO dalis

I. Bendroji informacija

22. TCO dalį, kaip siūloma šioje nuomonėje, sudaro trys skirsniai:
- I skirsnis *Bendrieji reikalavimai*,
 - II skirsnis *Orlaivių naudojimas*,
 - III skirsnis *Leidimų išdavimas trečiųjų šalių vežėjams*.
23. Šioje nuomonėje siūlomas tekstas atitinka pirminių agentūros pasiūlymų (jie paskelbti NPA Nr. 2011-05) pakeitimus, padarytus atsižvelgus į viešąsias konsultacijas, ir kitus pakeitimus, padarytus išnagrinėjus ir įvertinus atsiliepimus dėl CRD.

II. Atsiliepimų apžvalga

24. Kaip nurodyta pastabose dėl NPA Nr. 2011-05, atsiliepimuose dėl CRD atkreiptas dėmesys į tai, kad, atsakydamos į trečiųjų šalių leidimų apmokestinimą, priimančiosios trečiųjų šalių vežėjų NAA taip pat gali nustatyti atitinkamus mokesčius. Be to, kadangi agentūra nėra sertifikuojančioji ir prižiūrinčioji institucija, manoma, kad imti mokesčius netinkama.
25. Kaip jau nurodyta atsakymo į pastabas dokumente, agentūra mano, kad mokesčių klausimas į šios nuomonės taikymo sritį nepatenka. Visi iškelti klausimai bus atidžiai išnagrinėti ir įvertinti iš dalies keičiant Komisijos reglamentą (EB) Nr. 593/2007⁶, vadinamąjį „Mokesčių ir rinkliavų reglamentą“; tuomet bus išsamiai aptarti visi klausimai.
26. Taip pat dar kartą išreikštos abejonės dėl pasiūlytos trečiųjų šalių vertinimo metodikos, nes vis dar manoma, kad atsakymo į pastabas dokumente pateiktas pasiūlymas yra neproporcingas, per sudėtingas ir per išsamus abipusio pažymėjimų pripažinimo pagal Čikagos konvenciją principo požiūriu ir kad trečiųjų šalių vežėjams užkraunama per didelė našta. Todėl trečiųjų šalių vežėjų vertinimą reikėtų supaprastinti nustatant tik dokumentų tikrinimą. Tikrinant dokumentus reikėtų remtis ICAO visuotine saugos priežiūros audito programa (USOAP), ICAO visuotiniu oro vežėjų pažymėjimų (AOC) registru ir tarptautine veiklos saugos audito (IOSA) programa.
27. Taip pat buvo nurodyta, kad reikiamos teisinės ES piliečių saugos užtikrinimo priemonės jau nustatytos Reglamente (EB) Nr. 2111/2005 ir kad auditus vietoje reikėtų atlikti pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005.
28. Galiausiai kai kurioms suinteresuotosioms šalims atrodo, kad pagal šį pasiūlymą agentūra *de facto* perima priežiūros pareigas iš vežėjo valstybės arba registracijos valstybės. Nurodyta, kad saugos priežiūros pareigų iš ICAO susitariančiųjų valstybių nereikėtų perduoti agentūrai.
29. Iš tikrųjų svarbiausias vaidmuo vykdant kiekvieno vežėjo saugos priežiūrą tenka AOC išdavusiai vežėjo valstybei. Agentūra visiškai pripažįsta Čikagos konvencijoje vežėjo valstybei paskirtas pareigas ir neketina perimti jokių minėtų pareigų.

⁶ 2007 m. gegužės 31 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 593/2007 dėl Europos aviacijos saugos agentūros renkamų mokesčių ir rinkliavų.

Leidimų išdavimo trečiųjų šalių vežėjų vežėjams procesą reikėtų suprasti kaip patvirtinimo procesą, kuriuo siekiama patikrinti iš pradžių sertifikuotos informacijos patikimumą.

30. Be to, iš gautų atsiliepimų agentūra susidarė nuomonę, kad įspūdis, jog vertinimo metodas yra palyginti griežtas ir išplečiamas teisės aktų leidėjo agentūrai suteiktas įgaliojimas, galėjo susidaryti dėl to, kaip vertinimo metodas pristatytas pranešime apie pasiūlytą pakeitimą ir atsakymo į pastabas dokumente pateiktame pirminiame pasiūlyme ir paaiškinime. Kaip minėta, agentūra niekada neketino perimti prižiūrinčiosios valstybės vaidmens arba taikyti griežtos vertinimo metodikos.
31. Siekiant tinkamai atsižvelgti į šį tikslą ir išvengti neaiškumų dėl agentūros vaidmens, pakeistos su vertinimo metodika pradiniame ir stebėsenos etapuose susijusios ART dalies nuostatos. Šis klausimas bus išsamiau paaiškintas 39–50 punktuose.
32. Kai kuriuose atsiliepimuose pakartota, kad šiame NPA nepakankamai atsižvelgiama į abipusio pažymėjimų pripažinimo principą ir kad, kaip apibrėžta ICAO 6 priedo I dalies 4.2.2.1 punkte, agentūra turėtų pripažinti užsienio AOC.
33. Kaip nurodyta atsakymo į pastabas dokumente, Čikagos konvencijos 33 straipsnyje nustatyta, kad „tinkamumo skraidyti pažymėjimai ir kvalifikacijos pažymėjimai bei licencijos, kuriuos išdavė arba pripažino galiojančiais orlaivį įregistravusi Susitariančioji Valstybė, pripažįsta galiojančiais ir kitos Susitariančiosios Valstybės, jeigu reikalavimai, pagal kuriuos jų yra išduoti ar pripažinti galiojančiais, atitinka minimalius standartus, kurie kartkartėmis nustatomi pagal šią Konvenciją, arba yra griežtesni už juos“. Agentūra tinkamumo skraidyti pažymėjimų ir (arba) kvalifikacijos pažymėjimų bei licencijų atžvilgiu visame trečiųjų šalių prašymų išduoti leidimus nagrinėjimo procese Čikagos konvencijos 33 straipsnio kiek įmanoma laikysis. Vis dėlto nei šiame, nei kituose Čikagos konvencijos straipsniuose nenurodytas AOC pripažinimas. Pripažinimo reikalavimo taikymo sritis įtraukiant AOC išplėsta 6 priedo I dalies 4.2.2.1 punkte. ICAO 6 priedo I dalies 4.2.2.1 punkte nustatyto abipusio AOC pripažinimo principo nenumatyta taikyti be apribojimų. Užsienio AOC pripažįstami tik jei reikalavimai, kuriuos taikant pažymėjimas išduotas, yra bent lygiaverčiai tame priede nurodytiems taikytiniems standartams. TCO dalis rengta siekiant užtikrinti būtent šią sąlygą. Leidimų išdavimo procese tikrinama, ar reikalavimai, pagal kuriuos išduotas užsienio AOC, yra bent lygiaverčiai taikytiniems standartams.
34. Atsiliepimuose dėl TCO dalies ir **Reglamento (EB) Nr. 2111/2005** ryšio dar kartą pabrėžta abiejų reglamentų aiškumo svarba. Reikėtų vengti procedūrų kartojimosi, todėl abu procesus reikėtų aiškiai atskirti. Taip pat nurodyta, kad leidimas turėtų būti panaikinamas tik priėmus sprendimą įtraukti vežėją į ES saugos sąrašą. Išreikšta nuomonė, kad vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą, prašymus būtų pagrįsta laikyti draudimo vykdyti veiklą panaikinimo dalimi. Vis dėlto kai kurie atsiliepimai buvo prieštaringi. Viename atsiliepime principui, pagal kurį vežėjui, kuriam uždrausta vykdyti veiklą, leidžiama teikti prašymą išduoti leidimą, nepritarta, nes galėtų būti priimami prieštaringi sprendimai, kitame atsiliepime su pirminiame pasiūlyme taikytu požiūriu sutinkama. Dėl pirminiame pasiūlyme nurodyto principo, kurį taikant prašymus leidžiama teikti tik vežėjams, kuriems vykdyti veiklą ES uždrausta dėl prastų paties vežėjo rodiklių, išreikšta abejonių, nes jį taikant būtų diskriminuojami vežėjai,

kuriems vykdyti veiklą uždrausta dėl to, kad juos netinkamai prižiūri priežiūros valstybė.

35. Agentūra patvirtina, kad Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 ir TCO dalies sąsają iš tikrųjų reikia suderinti. Todėl, siekama užtikrinti sklandžią integraciją, išvengti prieštaringų priemonių ir aiškiai paskirstyti kompetenciją, agentūra, glaudžiai bendradarbiaudama su Komisija, TCO dalį suderino ir suvienodino. Šiuo tikslu agentūra papildomai pakeitė taikomo reglamento ir ART dalies nuostatas. Didžiausias skirtumas tarp pirminio pasiūlymo ir nuomonės yra tas, kad dabar prašymus gali teikti visi trečiųjų šalių vežėjai, kuriems uždrausta vykdyti veiklą. Kaip agentūra ketina užtikrinti sąsają su Reglamentu (EB) Nr. 2111/2005, išsamiau paaiškinta 51–60 punktuose.
36. Taip pat iškeltas klausimas dėl prašymų pateikimo laikotarpio. Prašymų išduoti reguliarių arba nereguliarių oro susisiekimo paslaugų grandinės leidimą pateikimo laikotarpį rekomenduota sutrumpinti iki 30 dienų. Taip pat išreikšta nuomonė, kad taisyklėse svarbu aiškiai nurodyti, jog prireikus vykdyti netikėtą skubų skrydį (*ad hoc* skrydžius) prašymus būtų galima pateikti skubiai prieš pradėdant numatomą skrydį. Kai kuriuose atsiliepimuose siūlyta labai sutrumpinti *ad hoc* skrydžiams taikytiną laikotarpį (iki 3–7 dienų) arba, jei vykdomi tik 3–6 skrydžiai, leisti vežėjams nesilaikyti reikalavimo turėti leidimą.
37. Atsižvelgdama į atsiliepimus agentūra nusprendė, kad reguliariosioms oro susisiekimo paslaugoms arba nereguliariųjų oro paslaugų programai taikytiną prašymų pateikimo laikotarpį būtų galima sutrumpinti iki 30 dienų. Skubiems skrydžiams taikomas prašymo pateikimo laikotarpis sutrumpintas iki 7 dienų prieš numatytą skrydžio pradžios datą. Vis dėlto nustatyta, kad tokių skrydžių leidimas galioja daugiausia tik 4 skrydžiams per daugiausia 12 mėnesių iš eilės. Be to, tokį leidimą vežėjas gali gauti tik vieną kartą per kalendorinius metus.
38. Galiausiai pareiga išnagrinėti prašymą per minėtą laikotarpį perduota agentūrai, todėl ji perkelta į ART.200 dalies b punktą.

III. Paaiškinimai

Vertinimo metodika

39. Kaip minėta, teikti prašymą išduoti leidimą pagal šią nuomonę gali teikti visi trečiųjų šalių vežėjai, kuriems uždrausta vykdyti veiklą. Todėl, atliekant vertinimo procesą, nustatytas skirtingas vežėjų, kuriems uždrausta vykdyti veiklą arba jos vykdyti neuždrausta, tikrinimas.
40. Svarbiausia **vežėjų, kuriems vykdyti veiklos neuždrausta**, leidimų išdavimo proceso dalis bus dokumentų tikrinimas. Jis bus pagrįstas tarptautiniu lygmeniu pripažintomis saugos audito ataskaitomis, pvz., ICAO USOAP, patikrinimais peronuose ir kita pripažinta saugos informacija, pvz., IOSA rezultatais. Derinant informacijos šaltinius ir tinkamai bei subalansuotai vertinant šiame procese gautą saugos informaciją bus galima užtikrinti didžiausią objektyvumą ir proporcingumą.
41. Išsamesnį vertinimą agentūra atlieka tik jei išsamiai įvertinti negalima tikrinant paprastai, pvz., jei pateikta nepakankamai dokumentų, jei pateikti pasenę dokumentai arba jei įtariama, kad gali kilti saugos problemų. Vis dėlto tolesnis vertinimas atliekamas tik tokiu mastu, kokio reikia siekiant užtikrinti pasitikėjimą.

Pradiniame vežėjų, kuriems vykdyti veiklos neuždrausta, vertinimo etape auditų nenumatyta.

42. Tikrinant **vežėjus, kuriems veiklą vykdyti uždrausta**, bus taikomas išsamesnis metodas nei vežėjams, kuriems veiklos vykdyti neuždrausta, nes agentūra vežėjo patalpose papildomai atliks auditus vietoje, jei bus įvykdytos šios ART.205 dalies c punkte apibrėžtos sąlygos:

- iš atliktų vertinimų rezultatų, įskaitant konsultacijų ir (arba) tyrimų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 informaciją, matyti, kad audito rezultatas gali būti teigiamas;
- auditą vežėjo patalpose galima atlikti nesukeliant pavojaus agentūros darbuotojų saugumui; ir
- vežėjas sutinka, kad būtų atliktas auditas.

Auditas gali apimti prašymo teikėjo vežėjo valstybės vykdomos priežiūros vertinimą. Sąsaja su Reglamentu (EB) Nr. 2111/2005 išsamiau bus paaiškinta 51–60 punktuose.

43. Jei negalima užtikrinti pasitikėjimo, t. y. jei vežėjas negali įrodyti atitikties arba jei aišku, kad vežėjo valstybė neužtikrina tinkamos priežiūros, pvz., kaip nustatyta atliekant USAOP auditą, agentūra leidimo neišduoda, nes ji pati netampa to konkretaus vežėjo priežiūros institucija.
44. Stebėsenos etapu dokumentų tikrinimas taip pat bus pagrindinis metodas. Stebėsenos taikymo sritis bus nustatyta remiantis ankstesne leidimų išdavimo ir (arba) stebėsenos veikla.
45. Pirminiame pasiūlyme nurodyta, kad vežėjo rodiklių peržiūra bus atlikta ne didesniais nei 24 mėnesių intervalais. Dabartiniame pasiūlyme šį 24 mėnesių intervalą galima pratęsti daugiausia iki 48 mėnesių, jei įvykdytos šios ART.220 dalyje apibrėžtos sąlygos:
- vežėjo valstybė vykdo tinkamą priežiūrą;
 - vežėjas laiku praneša apie pakeitimus;
 - nepaskelbta pirmo lygio pažeidimų; ir
 - visi taisomieji veiksmai įgyvendinti laiku ir tinkamai.
46. Pažymėtina, kad intervalą galima sumažinti jei esama požymių, kad prastėja vežėjo ir (arba) valstybės saugos rodikliai.
47. Įtraukta nauja vykdymo užtikrinimo priemonių nuostata. Leidimo galiojimo sustabdymui ir panaikinimui bus taikomi atskiri procesai. Pirmiausia agentūra tik sustabdys leidimo galiojimą. Sustabdydama leidimo galiojimą agentūra iš tikrųjų suvaldo riziką, nes vežėjui nebeleidžiama vykdyti veiklos Europos Sąjungoje. Jei per 6 (+3) mėnesius vežėjui (pagal TCO dalį) arba vežėjo valstybei (pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005) nepavyks įrodyti, kad sėkmingai įgyvendinti taisomieji veiksmai, arba jei vežėjas pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 bus įtrauktas į ES saugos sąrašą, leidimas, kurio galiojimas buvo sustabdytas, bus panaikintas.
48. Vežėjo auditą agentūra gali atlikti tik tada, kai sustabdytas galiojimas. Šis auditas bus atliekamas tomis pačiomis sąlygomis, kokios pradiniame etape taikomos vežėjams, kuriems uždrausta vykdyti veiklą.

49. Apibendrinant galima pasakyti, kad nuomonė parengta atsižvelgiant į pagrindinio reglamento 9 straipsnio 5 dalies d punktą, kuriame nurodyta, kad leidimų įsigijimo procesas visais atvejais turi būti paprastas, proporcingas, rentabilus ir veiksmingas, sudarant galimybę nustatyti reikalavimus ir atitikties demonstravimą, proporcingą naudojimo sudėtingumui ir susijusiai rizikai. Siekiama užtikrinti tinkamą biurokratinės tarptautinių vežėjų naštos mažinimo ir aukšto saugos lygio Europos Sąjungoje pusiausvyrą. Derinant informacijos šaltinius ir tinkamai bei subalansuotai vertinant šiame procese gautą saugos informaciją bus užtikrintas didžiausias objektyvumas ir proporcingumas. Numatytas dokumentų tikrinimas bus svarbiausia leidimų išdavimo proceso dalis. Vis dėlto leidimų išdavimo procesas neturėtų tapti vien tik formalumu. Jo tikslas – užtikrinti aukštą saugos lygį Europos Sąjungoje. Todėl nuomonėje nurodomi atvejai, kai reikia tolesnio vertinimo. Auditai numatyti tik pradiniam etape, ir taikomi vežėjams, kuriems pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 uždrausta vykdyti veiklą, arba tada, kai sustabdytas esamo leidimo galiojimas.
50. TCO dalyje numatytas vienodas trečiųjų šalių vežėjų vertinimo procesas, kuriuo siekiama suderinti šiuo metu Europos Sąjungoje taikomas skirtingas nacionalines sistemas. Ateityje trečiosios šalies vežėjas teiks prašymą išduoti leidimą tik vieną kartą ir paskui šis leidimas galios visoje ES. Bus taikomas vienas vienodas vertinimo kriterijų rinkinys (ICAO standartai), todėl bus pašalinta prieštaringų reikalavimų taikymo Europos Sąjungoje trečiųjų šalių vežėjams rizika. Galiausiai šiuos vertinimo kriterijus taikys viena institucija, todėl padidės sąžiningumas ir skaidrumas.

TCO dalies ir Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 ryšys

51. Ankstesniame pasiūlyme (CRD dėl NPA Nr. 2011-05) buvo numatyta, kad agentūra turėtų nagrinėti tik tuos prašymus, kuriuos pateikę vežėjai į ES saugos sąrašą įtraukti dėl prastų savo pačių rodiklių.
52. Vis dėlto apsvarsčiusi keliuose atsiliepimuose dėl CRD pasiūlytą galimybę leisti pateikti prašymus išduoti leidimą visiems vežėjams, kuriems uždrausta vykdyti veiklą, agentūra nusprendė, kad pasirinkus šią galimybę daug geriau derėtų pagal TCO dalį ir Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 taikomi procesai. Todėl dabar nuomonėje prašymus išduoti leidimą leidžiama teikti visiems vežėjams, kuriems uždrausta vykdyti veiklą. Be to, kaip minėta, agentūra stengėsi parengti tokį vertinimo procesą, kuris visiškai derėtų su Reglamente (EB) Nr. 2111/2005 numatytu mechanizmu.
53. Agentūra prašymus nagrinės toliau nurodyta eilės tvarka. Gavusi prašymą iš vežėjo, kuriam uždrausta vykdyti veiklą, agentūra pirmiausia taikys atitinkamą vežėjams, kuriems veiklos vykdyti neuždrausta, taikomą vertinimo procedūrą ir išsiaiškins, kodėl vežėjui uždrausta vykdyti veiklą: dėl prastų jo paties rodiklių ar dėl netinkamos vežėjo valstybės vykdomos priežiūros. Antruoju atveju agentūra informuos Komisiją [ART.205 dalies b punktas] ir lauks jos sprendimo, ar būtų tinkama atlikti atitinkamos valstybės tyrimą pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005. Jei pirminio vertinimo pagal TCO dalį ir galimo tyrimo pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 rezultatas bus teigiamas, agentūra prašymą nagrinės toliau ir atliks vežėjo auditą vietoje. Jei bus nustatyta, kad vežėjo priežiūros trūkumai dideli,

atliekant auditą gali būti vertinama, kaip vežėjo valstybė vykdo atitinkamo vežėjo priežiūrą.

54. Apie audito rezultatus bus pranešta Komisijai [ART.205 dalies e punktas]. Atsižvelgdama į rezultatus, Komisija galės pasirengti galimam sprendimų priėmimui Skrydžių saugos komitete. Jei rezultatas bus neigiamas, veiksų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 imtis nebereikės ir agentūra prašymą atmes (ART.210 dalis). Jei rezultatas bus teigiamas, Komisija gali imtis iniciatyvos pašalinti prašymo teikėją – ir, jei manoma, kad reikia, visus kitus tos valstybės vežėjus – iš ES saugos sąrašo. Pašalinus vežėją iš ES saugos sąrašo, agentūra išduos leidimą (ART.210 dalis).
55. Jei vykdyti veiklą vežėjui uždrausta dėl su pačiu vežėju susijusių saugos problemų, agentūra pradės procesą iš karto, kai tik gaus prašymą, nes atlikti vežėjo valstybės tyrimo pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 nereikės. Jei agentūros vertinimo rezultatas bus teigiamas, Komisija galės imtis iniciatyvos pašalinti vežėją iš ES saugos sąrašo.
56. TCO dalis dera su Reglamentu (EB) Nr. 2111/2005 vežėjų, kuriems veiklos vykdyti neuždrausta, atžvilgiu. Nusprendusi atsisakyti išduoti leidimą, agentūra apie tai praneš Komisijai [ART.110 dalis]. Komisija savo ruožtu gali apsvarstyti galimybę įtraukti vežėją į ES saugos sąrašą.
57. Jei išduoti leidimą atsisakoma dėl to, kad vežėjo valstybė nevykdo tinkamos konkrečios vežėjo priežiūros, Komisija galėtų apsvarstyti galimybę uždrausti vykdyti veiklą visiems tos valstybės prižiūrimiems vežėjams. Tokiu atveju agentūra atmes ir kitų tos valstybės vežėjų prašymus, jeigu jų bus pateikta.
58. Galiausiai šioje nuomonėje taip pat užtikrinamas derėjimas su Reglamentu (EB) Nr. 2111/200 kalbant apie agentūros taikomas vykdymo užtikrinimo priemones. Agentūra pirmiausia tik apribos leidimą arba sustabdys jo galiojimą. Taigi, viena vertus, iš karto bus visiškai suvaldyta rizika, nes leidimo apribojimas arba jo galiojimo sustabdymas praktiškai prilygs draudimui vykdyti veiklą, ir, kita vertus, Komisija galės vykdyti savo įgaliojimus ir svarstyti galimybę įtraukti vežėją į saugos sąrašą.
59. Agentūra apie savo sprendimą apriboti leidimą arba sustabdyti jo galiojimą turi pranešti Komisijai [ART.110 dalies a punkto 2 papunktis]. Jei leidimas apribotas arba jo galiojimas sustabdytas nustačius reikšmingų saugos problemų dėl vežėjo valstybės, Komisija gali nuspręsti pradėti bendras konsultacijas su atitinkama valstybe pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005. Jei šių konsultacijų rezultatas bus neigiamas, Komisija įtrauks vežėją (ir visus kitus tos valstybės vežėjus) į ES saugos sąrašą ir, jei vežėjas bus įtrauktas į A priedą (visiškas draudimas), agentūra leidimą, kurio galiojimas buvo sustabdytas, panaikins. Jei vežėjas bus įtrauktas į B priedą (veiklos apribojimas), agentūra išlaikys apribojimą [ART.235 dalis].
60. Galiausiai, skubiai prireikus imtis atsakomųjų veiksų dėl nenumatytos saugos problemos, valstybės narės savo teritorijoje galės nustatyti atskirą draudimą [Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 6 straipsnis]. Kad nebūtų imamasi prieštaringų priemonių, atitinkama valstybė narė apie savo ketinimą turėtų nedelsdama pranešti agentūrai [ART.110 dalies c punktas]. Agentūra savo ruožtu imsis veiksų apriboti leidimą arba sustabdyti jo galiojimą [ART.235 dalies a punkto 3 papunktis].

IV. Ekonominis ir administracinis pakeitimų poveikis, palyginti su CRD

61. Pagrindiniame reglamente numatytas aktyvus požiūris ir trečiųjų šalių vežėjų stebėsenos stiprinimas, žinoma, turi finansinį poveikį. Persvarstyta metodika siekiama toliau mažinti susijusias sąnaudas, nes atsisakoma reguliarių auditų ir prašymai nagrinėjami taikant klausimynų rinkinį bei tikrinant dokumentus. Be to, vykdant siūlomą procesą bus tinkamai naudojami agentūros ištekliai, nes dažniausiai bus siekiama vertinti tuos vežėjus, kuriais agentūra pasitiki mažiau.
62. Tiesioginis pakeisto metodo poveikis yra tas, kad išvengiama darbo ir brangių sudėtingų užduočių sąnaudų, taip pat kompetentingų organizacijų dalyvavimo; pagal pirminį pasiūlymą šios sąnaudos būtų buvusi didelė našta šiam sektoriui. Be to, sumažėja administracinė ir ekonominė prašymų teikėjų našta, nes jiems nereikia rūpintis, kad EASA grupė atliktų patikrinimą vietoje.
63. Prognozuojama, kad taikant persvarstytus pirminio vertinimo ir stebėsenos metodus darbuotojų reikės vienu trečdaliu mažiau, nei numatyta pirmiau. Apskaičiuojant išteklius atsižvelgiama tik į tiesiai su prašymų teikėjais susijusias užduotis, kurioms galima atitinkamai priskirti susidarančias sąnaudas. Proceso ir išteklių veiksmingumas labai priklauso nuo galimybės naudoti pritaikytą programinę įrangą, padedančią kaupti bei saugoti TCO informaciją ir bendrauti su prašymų teikėjais, leidimų turėtojais, valstybėmis narėmis ir Komisija.
64. Dar neaišku, koks bus vežėjų, kuriems uždrausta vykdyti veiklą, prašymų išduoti leidimą teikimo poveikis. Šiuo metu į saugos sąrašą įtraukta maždaug 300 vežėjų ir, jei jie visi pateiktų prašymus, prognozuojamų prašymų teikimo procesų skaičius labai padidėtų, todėl reiktų daug daugiau išteklių.

V. TCO dalis**VI. Pakeitimai, palyginti su CRD**

65. Kaip paaiškinta pirmiau, kai kurios su pradinio ir stebėsenos etapų vertinimo metodika susijusios ART dalies nuostatos iš dalies pakeistos siekiant užtikrinti, kad būtų įvykdyti pagrindinio reglamento 9 straipsnio 5 dalies d punkte apibrėžti kriterijai.
66. Be to, siekiant užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 2111/2005, padaryta daugiau pakeitimų.

VII. I skirsnis. Bendrieji reikalavimai

67. Šiame skirsnyje pateikti komercinio oro transporto skrydžius vykdančioms trečiųjų šalių vežėjams taikomi bendrieji reikalavimai.
68. Dauguma šios skirsnio taisyklių atitinka pirmiau pasiūlytas CRD TCO.GEN dalies taisykles.

Konkretūs klausimai**TCO.100. Taikymo sritis**

69. Ši nuostata nauja; joje apibrėžta TCO dalies taikymo sritis.

TCO.110. Pranešti skirtumai, palyginti su ICAO

70. Ši nuostata įtraukta siekiant aiškumo. Ji atitinka ART.200 dalies d punkte nustatytą reikalavimą, kuriuo agentūra, vežėjo arba registracijos valstybei pranešus apie skirtumą, palyginti su ICAO standartu, įpareigojama nustatyti tuos ICAO standartus, kurių atžvilgiu ji gali priimti poveikio mažinimo priemones.

II skirsnis. Orlaivių naudojimas

71. Šiame skirsnyje pateikti komercinio oro transporto skrydžius vykdančioms trečiųjų šalių vežėjams taikomi orlaivių naudojimo reikalavimai.

Konkretūs klausimai**TCO.200. Bendrieji reikalavimai**

72. Siekiant išvengti aiškinimo, kad agentūra ketina vertinti trečiosios šalies vežėją taikydama trečiosios šalies nacionalines taisykles, a punkte išbraukta nuoroda į taikomas vežėjo valstybės narės ir orlaivio registracijos valstybės narės taisykles, kuriomis įgyvendinami taikomi ICAO prieduose pateikti standartai. Kaip minėta, agentūra tikrai neketina perimti kompetentingos prižiūrinčiosios institucijos vaidmens.
73. e punkte išbraukta nuoroda į rimtus incidentus, nes manoma, kad ja trečiųjų šalių vežėjams ir agentūrai užkraunama per didelė našta. Prireikus agentūra šių duomenų ieškos naudodamasi kitais susijusiais informacijos šaltiniais.

IV skirsnis. Leidimų išdavimas trečiųjų šalių vežėjams

74. Šiame skirsnyje pateikti leidimų išdavimo komercinio oro transporto skrydžius vykdančioms trečiųjų šalių vežėjams reikalavimai.

Konkretūs klausimai**TCO.300. Prašymas išduoti leidimą**

75. Kaip minėta, privalomas prašymo pateikimo likus 90 dienų iki numatomo skrydžio laikotarpis, jei ketinama teikti reguliariąsias oro susisiekimo paslaugas arba nereguliuojamą oro susisiekimo paslaugų programą, sutrumpintas iki 30 dienų, o jei ketinama vykdyti nereguliuojamus skrydžius – iki 7 dienų. Nereguliuojamų skrydžių leidimas galioja daugiausia 4 skrydžiams per daugiausia 12 mėnesių iš eilės; tokį leidimą trečiosios šalies vežėjas gali gauti tik vieną kartą per kalendorinius metus. Vis dėlto, jei nenustatyta reikšmingų vežėjo valstybės arba paties vežėjo saugos problemų ir vežėjas gali įrodyti, kad netikėtai prireikė vykdyti skubų skrydį, agentūra gali nagrinėti prašymą, pateiktą likus mažiau nei 7 dienoms iki numatyto skrydžio datos.

TCO.315. Nepertraukiamasis galiojimas

76. a punkto 4 papunktyje nurodyta, kad leidimai vykdyti nereguliuojamus skrydžius išduodami ribotai trukmei.

VIII. ART dalis

77. Kaip minėta, agentūra niekada neketino perimti prižiūrinčiosios valstybės pareigų arba taikyti griežtą vertinimo metodiką. Įvertinus metodiką agentūros ketinimus nuspręsta suformuluoti aiškiau, todėl kelios su pradiniame ir stebėsenos etapuose taikoma vertinimo metodika susijusios ART dalies nuostatos iš dalies pakeistos, pvz., terminas „priežiūra“ pakeistas terminu „stebėseną“, nustatyta, kad auditai taikomi tik vežėjams, kuriems uždrausta vykdyti veiklą, arba kai sustabdomas leidimo galiojimas, o išduodant leidimą trečiosios šalies vežėjui arba atliekant jo stebėseną leidžiama taikyti rizika pagrįstą požiūrį.
78. Be to, siekiant užtikrinti, kad procesas pagal TCO dalį derėtų su procesu pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005, padaryta kitų pakeitimų.

IX. I skirsnis. Bendrosios nuostatos

79. Šiame skirsnyje pateikti agentūrai taikytini su trečiųjų šalių skrydžiais į ES, joje ir iš jos susiję reikalavimai.

Konkretūs klausimai**ART.110. Keitimasis informacija**

80. Į a punkto 2 papunktį įtraukus žodžių junginį „dėl saugos problemų“ užtikrinta, kad agentūra praneš tik apie Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 atžvilgiu svarbius su sauga susijusius apribojimus.
81. Siekiant užtikrinti, kad valstybės narės agentūrai praneš apie ketinimą Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 6 straipsnyje nurodytomis sąlygomis trečiosios šalies vežėjui nustatyti atskirą draudimą vykdyti veiklą jos teritorijoje, įtrauktas naujas c punktas. Agentūra savo ruožtu imsis parengiamųjų veiksmų, kurie leistų apriboti leidimą arba sustabdyti jo galiojimą.

ART.200. Pirminio vertinimo procedūra. Bendrosios nuostatos

82. c punktas performuluotas siekiant atsižvelgti į numatytą proporcingą vertinimo metodiką ir užtikrinti, kad būtų atsižvelgiama ir į vykdymo užtikrinimo priemonės, kurių prašymo teikėjo atžvilgiu imasi trečioji šalis. Nuoroda į auditus išbraukta, nes agentūra pradiniame etape trečiųjų šalių vežėjų, kurie neįtraukti į ES saugos sąrašą, auditų neatliks. e punktas performuluotas siekiant geriau atsižvelgti į agentūros taikomą rizika pagrįstą požiūrį. Be to, jei akivaizdu, kad tolesnis vertinimas beprasmiškas, suteikiamas pagrindas atmesti prašymą.
83. d punktas iš dalies pakeistas siekiant užtikrinti, kad, jei pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį būtų pranešta apie skirtumus, agentūra daugiausia dėmesio skirtų tik tiems ICAO standartams, kurių atžvilgiu ji gali priimti vežėjo valstybės, registracijos valstybės arba vežėjo nustatytas poveikio mažinimo priemones.

ART.205. Pirminio vertinimo procedūra. Trečiųjų šalių vežėjai, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą

84. Ši nuostata visiškai nauja. Joje nurodyta, kad prašymą išduoti leidimą gali teikti visi vežėjai, kuriems uždrausta vykdyti veiklą. Taip pat užtikrintas didesnis derėjimas su Reglamentu (EB) Nr. 2111/2005. Kaip nustatyta šioje nuostatoje, kad

būtų aiškiau, agentūra siūlo atskirą nuostatą vežėjams, kuriems uždrausta vykdyti veiklą. Jau minėta, kad vežėjo, kuriam uždrausta vykdyti veiklą, vertinimas gali apimti vietoje atliekamą auditą.

ART.210. Leidimo išdavimas

85. Palyginti Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede nustatyti ir šioje nuomonėje apibrėžti leidimo išdavimo kriterijai. Į kai kuriuos minėtame priede nustatytus kriterijus TCO dalyje atsižvelgta nepakankamai, todėl jie įtraukti į a punkto 3 ir 4 papunktčius. Be to, siekiant užtikrinti, kad leidimas būtų išduodamas tik jei nesama įrodymų apie didelius sisteminius vežėjo valstybės vykdomos priežiūros trūkumus, turinčius neigiamą poveikį vežėjo rodikliams, pakeistas a punkto 4 papunktis. Siekiant užtikrinti, kad leidimas būtų išduodamas tik vežėjams, kuriems netaikomas draudimas vykdyti veiklą, įtrauktas punkto 5 papunktis.
86. b punktas reformuluotas siekiant atsižvelgti į neseniai pradėtą taikyti nereguliuojamų skrydžių koncepciją (žr. 37 punktą).

ART.215. Stebėseną

87. Ši nuostata suderinta su ART.200 dalimi siekiant užtikrinti, kad agentūra pradiniam etapuose taikytų tuos pačius kriterijus.

ART.220. Stebėsenos programa

88. Vežėjo specifinio pobūdžio ir vežėjo veiklos sudėtingumo kriterijai, į kuriuos reikėjo atsižvelgti rengiant stebėsenos programą, išbraukti. Nors tokie kriterijai vežėjo valstybės atliekamai saugos priežiūrai tinka, manoma, kad agentūros atliekamo trečiųjų šalių vežėjų vertinimo atžvilgiu jie neproporcingi. c punktas pakeistas ir nurodyta, kad 24 mėnesių intervalą galima sumažinti, jei esama požymių, kad sumažėjo vežėjo valstybės vykdomos priežiūros pajėgumai. Nustatyta nauja galimybė tam tikromis sąlygomis intervalą padidinti daugiausia iki 48 mėnesių.

ART.230. Pažeidimai ir taisomieji veiksmai

89. Kadangi auditus numatyta taikyti tik vežėjams, kuriems uždrausta vykdyti veiklą, arba sustabdžius esamo leidimo galiojimą, b punkto 2 papunktis tapo nebereikalingas, todėl jis išbrauktas. Nuorodos į vežėjo procedūras ir vadovus iš c punkto išbrauktos, nes agentūra trečiųjų šalių vežėjų taip išsamiai netikrins. Siekiant agentūrai ir vežėjui suteikti daugiau lankstumo įgyvendinant taisomuosius veiksmus, išbraukti e punkto 2 papunktyje nurodyti 3 mėnesiai.

ART.235. Leidimų apribojimas, galiojimo sustabdymas ir panaikinimas

90. Ši vykdymo užtikrinimo nuostata visiškai nauja. Ji pagrįsta iš pradžių pranešime apie pasiūlytą pakeitimą pateikta vykdymo užtikrinimo nuostata. Kaip minėta, svarbiausias pirminio pasiūlymo pakeitimas yra tas, kad leidimo galiojimo sustabdymui ir panaikinimui bus taikomi atskiri procesai. Pirmuoju atveju agentūra tik sustabdys leidimo galiojimą. Kad galėtų panaikinti galiojimo sustabdymą, agentūra gali atlikti vežėjo auditą siekdama patikrinti, ar įvykdytos ART.205 dalies c punkte nustatytos sąlygos. Jei per 6 (+3) mėnesius vežėjui (pagal TCO dalį) arba vežėjo valstybei (pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005) nepavyks įrodyti, kad

sėkmingai įgyvendinti taisomieji veiksmai, arba jei vežėjas pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 bus įtrauktas į ES saugos sąrašą, šis leidimas, kurio galiojimams buvo sustabdytas, bus panaikintas. Siekiant suderinti su Reglamentu (EB) Nr. 2111/2005, įtrauktas f punktas.