ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/659 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Δεκεμβρίου 2022

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 όσον αφορά τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 61 παράγραφος 1 στοιχείο δ,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες σχετικά με τις άδειες που πρέπει να λαμβάνουν οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές, εάν επιθυμούν να εκτελούν πτήσεις προς, από ή εντός του εδάφους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 61 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, η διαδικασία μέσω της οποίας οι άδειες εκμετάλλευσης αεροσκαφών προς, από ή εντός του εδάφους στις οποίες εφαρμόζονται οι Συνθήκες από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτης χώρας πρέπει να είναι απλή, αναλογική, αποτελεσματική και οικονομική και πρέπει να επιτρέπει αποδείξεις συμμόρφωσης ανάλογες προς την πολυπλοκότητα της εκμετάλλευσης και την επικινδυνότητα αυτής.

(3) Στο πλαίσιο αξιολόγησης του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 την οποία διενήργησε ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός), προσδιορίστηκαν διάφορες πιθανές βελτιώσεις, οι οποίες καλύπτουν τέσσερις βασικούς τομείς: αποδοτικότητα, επιβολή, ευελιξία και συνέπεια με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]). Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να τροποποιηθούν ορισμένες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 ώστε να ενσωματωθούν οι προσδιορισθείσες βελτιώσεις.

(4) Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να καταργηθεί η δυνατότητα των αερομεταφορέων τρίτων χωρών να χρησιμοποιούν μέτρα άμβλυνσης για την αντιμετώπιση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης με τα σχετικά πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Η συμμόρφωση με τα εν λόγω πρότυπα πρέπει να διασφαλίζεται πριν από την έκδοση άδειας ΤΟΟ και κάθε ανάγκη ευελιξίας πρέπει να αντιμετωπίζεται μέσω της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 76 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 6.5.2014, σ. 12).

([3]) 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 (ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15).

(5) Είναι, επίσης, αναγκαίο να τροποποιηθούν οι διατάξεις που επιτρέπουν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, στους αερομεταφορείς τρίτων χωρών να εκτελούν ορισμένες πτήσεις προς, από ή εντός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών χωρίς προηγούμενη άδεια, προκειμένου να αυξηθεί η ασφάλεια δικαίου και να βελτιωθεί η αποδοτικότητα.

(6) Ομοίως, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η αποδοτικότητα της διαδικασίας αδειοδότησης και εποπτείας των αερομεταφορέων τρίτων χωρών και να αυξηθεί η ασφάλεια δικαίου, ιδίως με την εξάλειψη ορισμένων εμποδίων στην ψηφιοποίηση της διαδικασίας, με την περαιτέρω αποσαφήνιση ορισμένων πτυχών που σχετίζονται με την ισχύ των αδειών των αερομεταφορέων τρίτων χωρών, καθώς και με ορισμένα διαδικαστικά στάδια της διαδικασίας που έχει αναλάβει ο Οργανισμός.

(7) Για να προωθηθεί μια προσέγγιση βάσει κινδύνου στο πλαίσιο της διαδικασίας αδειοδότησης των αερομεταφορέων τρίτων χωρών, είναι αναγκαίο να εξεταστεί το μέγεθος, το πεδίο εφαρμογής και η πολυπλοκότητα των σχετικών δραστηριοτήτων, ώστε να βελτιωθεί η συνέπεια. Ταυτόχρονα, είναι επίσης αναγκαίο να αυξηθούν τα μέσα εποπτείας και επιβολής που έχει στη διάθεσή του ο Οργανισμός, ιδίως με το να επιτραπεί η εντατική επιτήρηση ορισμένων αερομεταφορέων τρίτων χωρών και να αποσαφηνιστούν οι διατάξεις που αφορούν την έκδοση πορισμάτων, καθώς και την αναστολή και ανάκληση των αδειών αερομεταφορέων τρίτων χωρών.

(8) Ομοίως, είναι αναγκαίο να τροποποιηθούν ορισμένες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 για να βελτιωθεί η συνέπεια με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ιδίως με την περαιτέρω αποσαφήνιση των όρων και των διαδικαστικών σταδίων που πρέπει να ακολουθεί ο Οργανισμός όταν λαμβάνει αίτηση από αερομεταφορέα τρίτης χώρας που υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμό λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

(9) Τέλος, είναι αναγκαίο να επέλθουν αρκετές τροποποιήσεις συντακτικού χαρακτήρα στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014, και συγκεκριμένα να επικαιροποιηθούν οι νομικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139. Επιπλέον, προτείνονται ορισμένες αλλαγές στους ορισμούς για λόγους συνέπειας με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139.

(10) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί αναλόγως.

(11) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη αριθ. 02/2022 ([4]), την οποία εξέδωσε ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) και το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 τροποποιείται ως εξής:

1) τα άρθρα 1, 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 1*

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) και πραγματοποιούν εμπορικές αερομεταφορές από, προς ή εντός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών, καθώς και τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση των αδειών τους, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κατόχων των αδειών καθώς και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι πτητικές λειτουργίες απαγορεύονται, περιορίζονται ή υπόκεινται σε όρους για λόγους ασφάλειας.

([4]) EASA Opinion No 02/2022, Update of Commission Regulation (EU) No 452/2014 (Third-Country Operator (TCO) Regulation) {Γνώμη του EASA αριθ. 02/2022, Επικαιροποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής [κανονισμός για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών (TCO)]} της 25ης Απριλίου 2022 (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-022022).

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1) "πτήση": η αναχώρηση από συγκεκριμένο αεροδρόμιο προς συγκεκριμένο αεροδρόμιο προορισμού·

2) "αερομεταφορέας τρίτης χώρας": κάθε αερομεταφορέας για τον οποίο οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του κράτους του αερομεταφορέα δεν εκτελούνται από κράτος μέλος ή από τον Οργανισμό.

Άρθρο 3

Άδειες

Οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές από, προς ή εντός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών μόνον εάν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 1 και είναι κάτοχοι άδειας που έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό σύμφωνα με το παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού.»·

_____

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

2) τα παραρτήματα 1 και 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 2 Δεκεμβρίου 2022.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Το παράρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) η ενότητα I τροποποιείται ως εξής:

i) η παράγραφος TCO.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«TCO.100 Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν παράρτημα (στο εξής: Μέρος-TCO) καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί αερομεταφορέας τρίτης χώρας που εκτελεί εμπορικές αερομεταφορές από, προς ή εντός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών.»·

ii) οι παράγραφοι TCO.105 και TCO.110 απαλείφονται·

β) η ενότητα II τροποποιείται ως εξής:

i) στην παράγραφο TCO.200, τα στοιχεία α), β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Αερομεταφορέας τρίτης χώρας συμμορφώνεται με:

1. τα εφαρμοστέα πρότυπα που περιέχουν τα παραρτήματα της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, συγκεκριμένα τα παραρτήματα 1 (αδειοδότηση προσωπικού), 2 (κανόνες αέρος), 6 (λειτουργία αεροσκαφών), ανάλογα με την περίπτωση, 8 (αξιοπλοΐα αεροσκαφών), 18 (επικίνδυνα υλικά) και 19 (διαχείριση της ασφάλειας πτήσεων)·

2. τις εφαρμοστέες οδηγίες σχετικά με την ασφάλεια που εκδίδει ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·

3. τις σχετικές απαιτήσεις του Μέρους-TCO· και

4. τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 (*).

β) Αερομεταφορέας τρίτης χώρας διασφαλίζει ότι αεροσκάφος που εκτελεί πτήση από, προς ή εντός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών λειτουργεί σύμφωνα με:

1. το οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα και τις συναφείς προδιαγραφές πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με το παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ· και

2. την άδεια TCO που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και το πεδίο εφαρμογής και τα δικαιώματα που περιλαμβάνονται σε αυτήν.

γ) Αερομεταφορέας τρίτης χώρας διασφαλίζει ότι αεροσκάφος που εκτελεί πτήση από, προς ή εντός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών φέρει πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί ή επικυρωθεί σύμφωνα με το παράρτημα 8 του ΔΟΠΑ από:

1. το κράτος νηολόγησης· ή

2. το κράτος του αερομεταφορέα τρίτης χώρας, υπό την προϋπόθεση ότι το κράτος του αερομεταφορέα τρίτης χώρας και το κράτος νηολόγησης έχουν συνάψει συμφωνία σύμφωνα με το άρθρο 83α της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, με την οποία μεταβιβάζεται η ευθύνη έκδοσης του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας του αεροσκάφους.

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010 (ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1).»·

ii) στην παράγραφο TCO.200, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας αναφέρει χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στον Οργανισμό κάθε ατύχημα, όπως ορίζεται στο παράρτημα 13 του ΔΟΠΑ, στο οποίο εμπλέκεται αεροσκάφος χρησιμοποιούμενο με βάση το οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών που δεν προορίζονται να εκτελούν πτήσεις προς, από ή εντός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35).»·

iii) η παράγραφος TCO.205 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«TCO.205 Εξοπλισμός ναυτιλίας, επικοινωνίας και εποπτείας

Όταν εκτελεί πτήσεις εντός του εναέριου χώρου επάνω από το έδαφος στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας εξοπλίζει και λειτουργεί τα αεροσκάφη του με τον εξοπλισμό ναυτιλίας, επικοινωνίας και εποπτείας που απαιτείται στον συγκεκριμένο εναέριο χώρο.»·

iv) η παράγραφος TCO.215 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«TCO.215 Προσκόμιση εγγράφων, εγχειριδίων και αρχείων

Κατόπιν αιτήματος προσώπου εξουσιοδοτημένου από τον Οργανισμό ή την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο προσγειώθηκε το αεροσκάφος που εκμεταλλεύεται αερομεταφορέας τρίτης χώρας, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους αυτού υποβάλλει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, κάθε έγγραφο, εγχειρίδιο ή αρχείο που απαιτείται να φυλάσσεται εντός του αεροσκάφους.»·

γ) η ενότητα ΙΙΙ τροποποιείται ως εξής:

i) η παράγραφος TCO.305 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«TCO.305 Πτήσεις — άπαξ κοινοποίηση

α) Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο TCO.300 στοιχείο α), ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας μπορεί να εκτελεί τις ακόλουθες πτήσεις από, προς ή εντός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών, χωρίς να έχει προηγουμένως λάβει άδεια:

1. πτήσεις που εκτελούνται προς το δημόσιο συμφέρον για την αντιμετώπιση επείγουσας ανάγκης, όπως ανθρωπιστικές αποστολές και επιχειρήσεις αρωγής σε περιπτώσεις καταστροφών·

2. πτήσεις διακομιδής που πραγματοποιούνται για τη μετακίνηση ασθενών ή τραυματιών μεταξύ εγκαταστάσεων υγειονομικής περίθαλψης ή για την παροχή ιατρικής περίθαλψης σε ασθενείς.

β) Οι διατάξεις του στοιχείου α) εφαρμόζονται μόνον εάν ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας:

1. έχει ειδοποιήσει τον Οργανισμό πριν από τη σκοπούμενη ημερομηνία της πρώτης πτήσης, με τη μορφή και τον τρόπο που ορίζει ο Οργανισμός·

2. δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005·

3. δεν υπόκειται σε αναστολή ή ανάκληση σύμφωνα με την παράγραφο ART.235 του παραρτήματος 2·

4. δεν έχει απορριφθεί αίτησή του για χορήγηση άδειας TCO σύμφωνα με την παράγραφο ART.200 στοιχείο ε) σημείο 1 του παραρτήματος 2· και

5. υποβάλλει αίτηση χορήγησης άδειας σύμφωνα με την παράγραφο TCO.300 εντός 14 ημερών από την ημέρα κοινοποίησης στον Οργανισμό σύμφωνα με το στοιχείο β) σημείο 1 ανωτέρω.

γ) Η/Οι πτήση/-εις που αναγράφεται/-ονται στην κοινοποίηση που προβλέπεται στο στοιχείο α) επιτρέπεται να εκτελείται/-ούνται για την περίοδο που ζητά ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας και για μέγιστη περίοδο 12 διαδοχικών εβδομάδων από την ημέρα κοινοποίησης στον Οργανισμό ή έως ότου ο Οργανισμός λάβει απόφαση για την αίτηση σύμφωνα με την παράγραφο ART.200 του Μέρους-ART, όποια ημερομηνία προηγείται.

δ) Κοινοποίηση μπορεί να υποβάλει ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας άπαξ ανά 24 μήνες.»·

ii) η παράγραφος TCO.310 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«TCO.310 Δικαιώματα του κατόχου άδειας

Τα δικαιώματα του αερομεταφορέα τρίτης χώρας αναγράφονται στην άδεια και δεν υπερβαίνουν τα δικαιώματα που χορηγούνται από το κράτος του αερομεταφορέα τρίτης χώρας.»·

iii) η παράγραφος TCO.315 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«TCO.315 Αλλαγές

α) Κάθε αλλαγή, διαφορετική από εκείνες που έχουν συμφωνηθεί βάσει της παραγράφου ART.210 στοιχείο γ) του παραρτήματος 2, η οποία επηρεάζει τους όρους άδειας υπόκειται σε εκ των προτέρων έγκριση από τον Οργανισμό.

β) Ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας υποβάλλει την αίτηση για εκ των προτέρων έγκριση από τον Οργανισμό τουλάχιστον 30 ημέρες πριν από την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή της σκοπούμενης αλλαγής.

Ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας παρέχει στον Οργανισμό τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο TCO.300, τα οποία περιορίζονται στην έκταση της αλλαγής.

Μετά την υποβολή αίτησης για αλλαγή, ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας εκτελεί πτήσεις με βάση τους όρους που προδιαγράφει ο Οργανισμός σύμφωνα με την παράγραφο ART.225 στοιχείο β) του παραρτήματος 2.

γ) Κάθε αλλαγή για την οποία δεν απαιτείται εκ των προτέρων έγκριση, όπως έχει συμφωνηθεί σύμφωνα με την παράγραφο ART.210 στοιχείο γ) του παραρτήματος 2, γνωστοποιείται στον Οργανισμό πριν τεθεί η αλλαγή σε εφαρμογή.»·

iv) στην παράγραφο TCO.320 στοιχείο α), το σημείο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας είναι σε θέση να τεκμηριώσει, κατόπιν αιτήματος του Οργανισμού, την πρόθεσή του να συνεχίσει να εκτελεί πτητικές λειτουργίες στο πλαίσιο της οικείας άδειας TCO·»·

v) στην παράγραφο TCO.320 στοιχείο α), προστίθεται το σημείο 7:

«7. ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας εκμεταλλεύεται τουλάχιστον ένα αεροσκάφος με βάση την οικεία άδεια TCO.»·

vi) στην παράγραφο TCO.320, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Εάν η άδεια καταστεί άκυρη, ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας λαμβάνει νέα άδεια από τον Οργανισμό, πριν αρχίσει εκ νέου πτητικές λειτουργίες από, προς ή εντός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών. Ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση νέας άδειας με τη μορφή και τον τρόπο που ορίζει ο Οργανισμός και προσκομίζει κάθε έγγραφο που είναι αναγκαίο για να διαπιστωθεί ότι δεν συντρέχουν πλέον οι λόγοι για τους οποίους η άδεια κατέστη άκυρη και ότι ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις για την απόκτηση της άδειας βάσει του Μέρους-TCO.»·

2. το παράρτημα 2 τροποποιείται ως εξής:

α) η ενότητα Ι τροποποιείται ως εξής:

1) η παράγραφος ART.105 απαλείφεται·

α) στην παράγραφο ART.110, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Ο Οργανισμός ενημερώνει τα κράτη μέλη σχετικά με τις κοινοποιήσεις που έχει λάβει σύμφωνα με την παράγραφο TCO.305 του παραρτήματος 1 χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.»·

β) στην παράγραφο ART.115 στοιχείο α), τα σημεία 5, 6 και 7 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. τα κατασταλτικά μέτρα που έχουν ληφθεί, καθώς και τα πρόστιμα που έχει ζητήσει ο Οργανισμός να επιβληθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139·

6. την εκτέλεση των διορθωτικών μέτρων που έχει ορίσει ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139· και

7. την εφαρμογή διατάξεων σχετικά με την ευελιξία σύμφωνα με το άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.»·

β) η ενότητα ΙΙ τροποποιείται ως εξής:

i) στην παράγραφο ART.200, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Ο Οργανισμός ολοκληρώνει την αρχική αξιολόγηση εντός 30 ημερών από την παραλαβή όλων των απαιτούμενων εγγράφων σύμφωνα με την παράγραφο TCO.300 στοιχεία γ) και δ) του παραρτήματος 1.

Όταν για την αρχική αξιολόγηση απαιτείται περαιτέρω αξιολόγηση ή έλεγχος, η περίοδος αξιολόγησης παρατείνεται κατά το διάστημα της διάρκειας της περαιτέρω αξιολόγησης ή του ελέγχου, αναλόγως.»·

ii) στην παράγραφο ART.200, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Όταν ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας δεν παρέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για την αξιολόγηση σύμφωνα με την παράγραφο TCO.300 στοιχεία γ) και δ) του παραρτήματος 1 εντός του χρονοδιαγράμματος που καθορίζει ο Οργανισμός, ο Οργανισμός δύναται να αποφασίσει να αναστείλει την αξιολόγηση της αίτησης έως ότου παρασχεθούν οι πληροφορίες. Στην περίπτωση αυτή, ο Οργανισμός ενημερώνει τον αερομεταφορέα τρίτης χώρας για την απόφασή του.»·

iii) στην παράγραφο ART.200 στοιχείο ε), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. απορρίπτει την αίτηση όταν από το αποτέλεσμα της αξιολόγησης προκύπτει ότι η διενέργεια περαιτέρω αξιολόγησης δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την έκδοση άδειας· ή»·

iv) στην παράγραφο ART.200, προστίθεται το στοιχείο στ):

«στ) Όταν έχει προηγουμένως απορριφθεί αίτηση αερομεταφορέα τρίτης χώρας ή έχει ανακληθεί άδεια, ο Οργανισμός μπορεί να αποφασίσει να αναμείνει 9 μήνες από την ημερομηνία ανάκλησης ή απόρριψης πριν αρχίσει να διεκπεραιώνει τη νέα αίτηση.»·

v) στην παράγραφο ART.205, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Μόλις λάβει αίτηση για τη χορήγηση άδειας από αερομεταφορέα τρίτης χώρας που υπόκειται σε απαγόρευση ή περιορισμό λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη το πεδίο εφαρμογής της απαγόρευσης προκειμένου να προσδιορίσει τη σχετική διαδικασία αξιολόγησης, όπως περιγράφεται στην παράγραφο ART.200. Όταν ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας που καλύπτει ολόκληρο το πεδίο των δραστηριοτήτων του, η αξιολόγηση περιλαμβάνει έλεγχο του αερομεταφορέα τρίτης χώρας.»·

vi) στην παράγραφο ART.205, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Ο Οργανισμός διενεργεί έλεγχο μόνο όταν:

1. ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας συμφωνεί να ελεγχθεί·

2. από το αποτέλεσμα της διαδικασίας αρχικής αξιολόγησης που αναφέρεται στην παράγραφο ART.200 προκύπτει ότι ενδέχεται ο έλεγχος να έχει θετική έκβαση· και

3. ο έλεγχος είναι δυνατόν να διενεργηθεί στις εγκαταστάσεις του αερομεταφορέα τρίτης χώρας χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την προστασία του προσωπικού του Οργανισμού.»·

vii) στην παράγραφο ART.210 στοιχείο α), το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ο Οργανισμός εκδίδει άδεια όταν:»·

viii) στην παράγραφο ART.210 στοιχείο α), το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ελλείψεις μείζονος σημασίας στην ικανότητα του κράτους του αερομεταφορέα τρίτης χώρας ή του κράτους νηολόγησης, κατά περίπτωση, για την πιστοποίηση και την εποπτεία του αερομεταφορέα τρίτης χώρας και/ή των αεροσκαφών σύμφωνα με τα εφαρμοστέα πρότυπα του ΔΟΠΑ·»·

ix) στην παράγραφο ART.210 στοιχείο α), το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. ο αιτών δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005· και»·

x) στην παράγραφο ART.210 στοιχείο α), προστίθεται το σημείο 6:

«6. κάθε πόρισμα μη συμμόρφωσης που προέκυψε κατά την αξιολόγηση έχει κλείσει.»·

xi) στην παράγραφο ART.210, τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Η εκδιδόμενη άδεια είναι αορίστου διαρκείας.

Ο Οργανισμός καθορίζει τα δικαιώματα και το πεδίο εφαρμογής των δραστηριοτήτων που έχουν εγκριθεί για τον αερομεταφορέα τρίτης χώρας.

γ) Ο Οργανισμός συμφωνεί με τον αερομεταφορέα τρίτης χώρας το πεδίο εφαρμογής των αλλαγών στις υποχρεώσεις του αερομεταφορέα τρίτης χώρας για τις οποίες δεν απαιτείται προηγούμενη έγκριση, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος, τον τύπο και την πολυπλοκότητα της πτητικής λειτουργίας.»·

xii) στην παράγραφο ART.215 στοιχείο α), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. κατά περίπτωση, την υλοποίηση των διορθωτικών μέτρων που έχει ζητήσει ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.»·

xiii) στην παράγραφο ART.215 στοιχείο β), το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. λαμβάνονται υπόψη οι αποφάσεις και οι διερευνήσεις σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ή οι κοινές διαβουλεύσεις σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 473/2006·»·

xiv) στην παράγραφο ART.215, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Εφόσον, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, υπάρχει υπόνοια ότι οι επιδόσεις ασφάλειας των πτήσεων του αερομεταφορέα τρίτης χώρας και/ή η ικανότητα εποπτείας του κράτους του αερομεταφορέα ή του κράτους νηολόγησης έχουν υποβαθμιστεί σε επίπεδο κατώτερο των εφαρμοστέων προτύπων που περιέχουν τα παραρτήματα της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, ο Οργανισμός θέτει τον επηρεαζόμενο αερομεταφορέα τρίτης χώρας σε καθεστώς εντατικής επιτήρησης. Ο Οργανισμός λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσει ότι η σκοπούμενη πτητική λειτουργία του αερομεταφορέα τρίτης χώρας θα εκτελείται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του Μέρους-TCO. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

1. έλεγχο του αερομεταφορέα τρίτης χώρας σύμφωνα με την παράγραφο ART.205 στοιχείο δ)·

2. υποχρέωση του αερομεταφορέα τρίτης χώρας να υποβάλλει εκθέσεις ή εξατομικευμένες τεχνικές πληροφορίες στον Οργανισμό σε τακτά χρονικά διαστήματα·

3. προσωρινό περιορισμό της πτητικής λειτουργίας στον υφιστάμενο στόλο του αερομεταφορέα τρίτης χώρας και/ή του πεδίου εμπορικών αερομεταφορών από, προς ή εντός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών.»·

xv) στην παράγραφο ART.220, προστίθεται το στοιχείο ε):

«ε) Κατά τον καθορισμό του χρονικού διαστήματος επανεξέτασης, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη το μέγεθος, τον τύπο και την πολυπλοκότητα της πτητικής λειτουργίας, τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των πτήσεων που εκτελέστηκαν βάσει της άδειας TCO, καθώς και τα σχετικά στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο ART.200 στοιχείο γ).»·

xvi) στην παράγραφο ART.230, τα στοιχεία β), γ) και δ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Ο Οργανισμός εκδίδει πόρισμα επιπέδου 1 όταν διαπιστώνεται σημαντική περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και του Μέρους-TCO ή με τους όρους της άδειας, η οποία έχει ως αποτέλεσμα μείωση της ασφάλειας των πτήσεων ή σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια των πτήσεων.

Τα πορίσματα επιπέδου 1 περιλαμβάνουν ενδεικτικά:

1. μη χορήγηση στον Οργανισμό πρόσβασης στις εγκαταστάσεις του αερομεταφορέα τρίτης χώρας, όπως καθορίζεται στην παράγραφο TCO.115 στοιχείο β) του παραρτήματος 1 κατά τη διάρκεια του κανονικού ωραρίου λειτουργίας και έπειτα από γραπτό αίτημα·

2. την υλοποίηση αλλαγών για τις οποίες απαιτείται εκ των προτέρων έγκριση χωρίς να έχει ληφθεί η έγκριση που ορίζεται στην παράγραφο ART.210·

3. απόκτηση ή διατήρηση της ισχύος άδειας με παραποίηση των δικαιολογητικών·

4. στοιχεία για εσφαλμένη πρακτική ή δόλια χρήση της άδειας·

5. παρουσία πολλαπλών πορισμάτων επιπέδου 2 που προέκυψαν κατά τη διάρκεια αξιολόγησης, τα οποία υποδεικνύουν συστημική αδυναμία που μειώνει την ασφάλεια των πτήσεων ή θέτει σε σοβαρό κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων.

γ) Ο Οργανισμός εκδίδει πόρισμα επιπέδου 2 όταν διαπιστώνεται περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και του Μέρους-TCO ή με τους όρους της άδειας, η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση της ασφάλειας των πτήσεων ή σε κίνδυνο για την ασφάλεια των πτήσεων.

δ) Σε περίπτωση ευρήματος κατά την παρακολούθηση, ο Οργανισμός, με την επιφύλαξη οποιουδήποτε πρόσθετου μέτρου που απαιτείται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεών του, κοινοποιεί γραπτώς το εύρημα στον αερομεταφορέα τρίτης χώρας και ζητεί τη λήψη διορθωτικών μέτρων για την εξάλειψη ή τον μετριασμό της βασικής αιτίας, ώστε να αποφευχθεί η επανάληψη της/των περίπτωσης/-εων μη συμμόρφωσης που διαπιστώθηκε/-αν.»·

xvii) στην παράγραφο ART.230 στοιχείο ε), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. αξιολογεί το σχέδιο διορθωτικών μέτρων και υλοποίησης που προτείνει ο αερομεταφορέας της τρίτης χώρας. Εάν από την αξιολόγηση προκύψει ότι το εν λόγω σχέδιο περιλαμβάνει ανάλυση της/των βασικής/-ών αιτίας/-ιών και μέτρα για την εξάλειψη ή τον μετριασμό με αποτελεσματικό τρόπο της/των βασικής/-ών αιτίας/-ιών, ώστε να αποφευχθεί η επανάληψη της/των περίπτωσης/-εων μη συμμόρφωσης, το σχέδιο διορθωτικών μέτρων και υλοποίησης εγκρίνεται.

Εάν ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας δεν υποβάλει αποδεκτό σχέδιο διορθωτικών μέτρων, όπως αναφέρεται στο στοιχείο ε) σημείο 1 ή δεν εκτελέσει το διορθωτικό μέτρο εντός της χρονικής περιόδου που έχει αποδεχτεί ή παρατείνει ο Οργανισμός, το εύρημα αναβαθμίζεται σε πόρισμα επιπέδου 1 και λαμβάνονται τα μέτρα που ορίζονται στην παράγραφο ART.235 στοιχείο α).»·

xviii) στην παράγραφο ART.235, τα στοιχεία β), γ), δ) και ε) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Ο περιορισμός ή η αναστολή αίρεται όταν ο Οργανισμός διαπιστώσει ότι υλοποιήθηκαν με επιτυχία τα διορθωτικά μέτρα από τον αερομεταφορέα τρίτης χώρας και/ή το κράτος του αερομεταφορέα ή το κράτος νηολόγησης, κατά περίπτωση.

γ) Κατά την εξέταση άρσης αναστολής, ο Οργανισμός εξετάζει το ενδεχόμενο να διενεργήσει έλεγχο του αερομεταφορέα τρίτης χώρας όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου ART.205 στοιχείο γ). Σε περίπτωση που η αναστολή οφείλεται σε σοβαρές ελλείψεις στην εποπτεία του αιτούντος από το κράτος του αερομεταφορέα ή το κράτος νηολόγησης, κατά περίπτωση, ο έλεγχος μπορεί να περιλαμβάνει αξιολόγηση με σκοπό να επαληθευτεί αν οι εν λόγω ελλείψεις εποπτείας έχουν διορθωθεί.

δ) Ο Οργανισμός δύναται να ανακαλέσει την άδεια όταν, μετά από αναστολή, ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας και/ή το κράτος του αερομεταφορέα ή το κράτος νηολόγησης, κατά περίπτωση, δεν έχουν λάβει επιτυχώς διορθωτικά μέτρα εντός μέγιστης περιόδου 12 μηνών.

ε) Ο Οργανισμός ανακαλεί την άδεια όταν ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.»·

xix) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος ART.240:

«ART.240 Ισχύς της άδειας

α) Όταν ο κάτοχος άδειας TCO δεν συμμορφώνεται πλέον προς τις απαιτήσεις για τη συνέχιση της ισχύος που προβλέπονται στην παράγραφο TCO.320 του παραρτήματος 1, ο Οργανισμός ενημερώνει τον αερομεταφορέα τρίτης χώρας και τα κράτη μέλη ότι η άδεια TCO έχει παύσει να ισχύει.

β) Μόλις παραλάβει αίτηση για τη χορήγηση νέας άδειας αφού η προηγούμενη άδεια καταστεί άκυρη, ο Οργανισμός διενεργεί την αξιολόγηση που απαιτείται για να διασφαλίσει ότι η σκοπούμενη πτητική λειτουργία θα εκτελείται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του Μέρους-TCO.»·

xx) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος ART.245:

«ART.245 Πτήσεις — άπαξ κοινοποίηση

Μόλις λάβει κοινοποίηση από τον αερομεταφορέα τρίτης χώρας σύμφωνα με την παράγραφο TCO.305 του παραρτήματος 1, ο Οργανισμός αξιολογεί, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, εάν πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στην παράγραφο TCO.305 του παραρτήματος 1.

Όταν ο Οργανισμός διαπιστώσει ότι δεν πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στην παράγραφο TCO.305 του παραρτήματος 1, ενημερώνει σχετικά τον αερομεταφορέα τρίτης χώρας και το/τα επηρεαζόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η.».