

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2023/661 НА КОМИСИЯТА**от 2 декември 2022 година****за изменение на Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета относно общите критерии, които се вземат предвид при налагане или отмяна на оперативна забрана на равнището на Съюза**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО ⁽¹⁾, и по-специално член 3, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В Регламент (ЕО) № 2111/2005 се предвижда създаването на списък на Съюза на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана на териториите, на които се прилагат Договорите.
- (2) Съставянето на списъка на Съюза на въздушните превозвачи се основава на общи критерии за налагане на оперативна забрана на даден въздушен превозвач, изготвени на равнището на Съюза. Тези общи критерии са определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005.
- (3) В оценката на Регламент (ЕО) № 2111/2005, извършена от Комисията, бяха установени няколко области, в които прилагането на посочения регламент може да бъде подобро, за да се отчете научно-техническото развитие. През последните години управлението на авиационната безопасност беше подкрепено от нови технически постижения, които дадоха възможност за измерване на проверими данни, които се отнасят до оценката на капацитета на операторите от трети държави и информацията, получена от наземни инспекции, за да се отговори на съответните стандарти за безопасност. Освен това събирането на научни знания чрез научноизследователските дейности на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз повишава способността ѝ да оценява системата за управление на безопасността на даден оператор. Поради това е необходимо приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005 да бъде изменено, за да се вземат предвид тези промени.
- (4) Общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, съдържат елементите, които трябва да се вземат предвид, когато се обмисля налагането на забрана (или на оперативни ограничения). В съответствие с член 4, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 2111/2005, списъкът на Съюза трябва да бъде актуализиран, за да бъде заличен даден въздушен превозвач от него, ако пропуските по отношение на безопасността са отстранени и няма друга причина въз основа на общите критерии да се остави въздушният превозвач в този списък. От съображения за прозрачност е необходимо да се изброят необходимите елементи за оценката, ако общите критерии, чието неспазване е довело до установяването на горепосочените пропуски, вече не са изпълнени.
- (5) Редица подобрения могат да бъдат постигнати чрез изменение на приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005 относно общите критерии, използвани при разглеждане на възможността за налагане [или отмяна] на оперативна забрана на равнището на Съюза,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005 се заменя с приложението към настоящия регламент.

*Член 2*Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.⁽¹⁾ ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 2 декември 2022 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ

Общи критерии, които се вземат предвид при налагане на оперативна забрана на равнището на Съюза

Решенията за действия на равнището на Съюза се вземат в съответствие с основанията за всеки отделен случай. В съответствие с основанията за всеки отделен случай един превозвач или всички превозвачи, които са сертифицирани в една и съща държава, могат да бъдат определени като подлежащи на действия на равнището на Съюза.

А. При обсъждането дали даден въздушен превозвач или всички превозвачи, които са сертифицирани в една и съща държава, следва да бъдат изцяло или частично забранени, се оценява дали въздушните превозвачи изпълняват приложимите стандарти за безопасност, като се взема предвид следното:

1. Проверени доказателства за сериозни пропуски по отношение на безопасността от страна на въздушния превозвач:
 - а) доклади, показващи сериозни пропуски по отношение на безопасността или постоянен отказ от страна на превозвача да разгледа съобщените му недостатъци, установени при наземни инспекции, извършени по програмата на ЕС ⁽¹⁾;
 - б) недостатъци, установени в рамките на разпоредбите за събиране на информация в подчаст RAMP на приложение II към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ⁽²⁾;
 - в) оперативна забрана, наложена върху превозвач от трета държава поради доказани недостатъци, свързани с международните стандарти за безопасност;
 - г) доказана информация, свързана с произшествия, или информация за сериозни инциденти, показващи латентни систематични пропуски по отношение на безопасността;
 - д) информация, събрана чрез процеса на издаване на разрешения на оператори от трети държави, независимо дали чрез първоначално или непрекъснато наблюдение, извършвано от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“), и по-специално по отношение на действията, предприети от Агенцията във връзка с отхвърлянето на заявление по точка ART.200, буква д), подточка 1 от приложение II към Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията ⁽³⁾ или спирането на действието или отнемането на разрешение съгласно точка ART.235, от съображения за безопасност.
2. Липса на възможности и/или готовност от страна на въздушния превозвач да се занимава с пропуските по отношение на безопасността, демонстрирани чрез:
 - а) недостатъчна прозрачност или недостатъчно адекватна и навременна реакция от страна на въздушния превозвач в отговор на запитвания от органите за гражданско въздухоплаване на държава членка или Комисията или Агенцията във връзка с аспектите, свързани с безопасността, при неговата дейност;
 - б) неподходящ или недостатъчен план за коригиращи действия, представен в отговор на установен сериозен пропуск по отношение на безопасността.
3. Липса на възможности и/или готовност от страна на органите, отговорни за регулаторния надзор над въздушния превозвач, да се занимават с пропуските по отношение на безопасността, демонстрирани чрез:
 - а) недостатъчно сътрудничество с органа за гражданско въздухоплаване на държавата членка, Комисията или Агенцията от страна на компетентните органи на друга държава при възникнало опасение във връзка с безопасността на операциите на превозвач, лицензиран или сертифициран в тази държава;
 - б) недостатъчна възможност на компетентните органи, които упражняват регулаторен надзор над превозвача, да въведат и приведат в действие приложимите стандарти за безопасност. Особено внимание следва да се отделя на следното:
 - и) одитите и свързаните с тях планове за коригиращи действия, разработени по Програмата на ИКАО за универсална проверка на безопасността или в съответствие с друго приложимо законодателство на Съюза;

⁽¹⁾ Европейска програма за извършване на наземни инспекции на въздухоплавателни средства, използвани от оператори от трети държави (SAFA) или от оператори под регулаторния надзор на друга държава — членка на ЕС (SACA).

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

⁽³⁾ Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията от 29 април 2014 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции на оператори от трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12).

- ii) дали експлоатационното или техническото разрешение на даден въздушен превозвач, който е под надзора на тази държава, са били отказвани или отменени от друга държава;
 - iii) свидетелството за авиационен оператор не е издадено от компетентния орган на държавата, в която е основното място на стопанска дейност на превозвача;
 - в) недостатъчна възможност на компетентните органи на държавата, в която е регистрирано въздухоплавателното средство, използвано от въздушния превозвач, да упражняват надзор над същото въздухоплавателно средство, в съответствие със задълженията си по Чикагската конвенция.
- Б. В съответствие с член 4, параграф 1, буква б) от настоящия регламент, когато се преценява дали списъкът на Съюза трябва да бъде актуализиран, за да бъде заличен даден въздушен превозвач от него, тъй като пропуските по отношение на безопасността са отстранени и няма друга причина, въз основа на общите критерии, изброени в раздел А, да се остави въздушният превозвач в списъка на Съюза, може да се счита, че следните елементи предоставят доказателства за това:
1. проверими данни, че установените пропуски са отстранени по устойчив начин, показващи, че въздушният превозвач напълно спазва и прилага съответните стандарти за безопасност;
 2. повторно сертифициране на въздушните превозвачи, извършено от органите, които отговарят за регулаторния надзор над въздушните превозвачи в съответствие с процеса на ИКАО, с доказателства, че всички дейности са надлежно документирани;
 3. проверими данни за спазване и ефективно прилагане на съответните стандарти за безопасност от страна на органите, които отговарят за регулаторния надзор над въздушния превозвач;
 4. проверима способност на органите, които отговарят за регулаторния надзор над въздушния превозвач, да прилагат стабилна регулаторна система;
 5. проверими данни, че се извършва ефективно наблюдение от страна на органите, които отговарят за регулаторния надзор над въздушния превозвач, което дава възможност за адекватно прилагане и спазване на съответните стандарти за безопасност;
 6. информация, събрана чрез процеса на ОТД, независимо дали чрез първоначално или непрекъснато наблюдение, прилаган от Агенцията;
 7. информация, събрана чрез наземните инспекции.“
-