

**GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2023/661 VAN DE COMMISSIE****van 2 december 2022****tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad, wat betreft de in overweging te nemen gemeenschappelijke criteria voor het opleggen of opheffen van een exploitatieverbod op het niveau van de Unie**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van reizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG <sup>(1)</sup>, en met name artikel 3, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EG) nr. 2111/2005 voorziet in de vaststelling van een EU-lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd op het grondgebied waarop de Verdragen van toepassing zijn.
- (2) De vaststelling van de EU-lijst van luchtvaartmaatschappijen is gebaseerd op de op het niveau van de Unie opgestelde gemeenschappelijke criteria voor het opleggen van een exploitatieverbod aan een luchtvaartmaatschappij. Die gemeenschappelijke criteria zijn opgenomen in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005.
- (3) Uit een door de Commissie uitgevoerde beoordeling van Verordening (EG) nr. 2111/2005 is gebleken dat de uitvoering van de verordening op verschillende gebieden kan worden verbeterd teneinde rekening te houden met de wetenschappelijke en technische ontwikkelingen. De voorbije jaren is het beheer van de luchtvaartveiligheid ondersteund door nieuwe technische verbeteringen die het mogelijk hebben gemaakt verifieerbare bewijzen te meten die betrekking hebben op de beoordeling van de capaciteiten van exploitanten uit derde landen en de informatie die voortvloeit uit platforminspecties om aan de relevante veiligheidsnormen te voldoen. Bovendien vergroot het verzamelen van wetenschappelijke kennis, via de onderzoeksactiviteiten van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, het vermogen van het Agentschap om een veiligheidsbeheersysteem van een exploitant te evalueren. De bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 moet derhalve worden gewijzigd om met die ontwikkelingen rekening te houden.
- (4) In de gemeenschappelijke criteria in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 zijn de in overweging te nemen elementen opgenomen voor het opleggen van een verbod (of exploitatiebeperkingen). Overeenkomstig artikel 4, lid 1, punt b), van Verordening (EG) nr. 2111/2005 moet de EU-lijst worden bijgewerkt om een luchtvaartmaatschappij uit de lijst te schrappen als de veiligheidstekortkomingen zijn verholpen en er op basis van de gemeenschappelijke criteria geen andere reden is om de luchtvaartmaatschappij nog langer in die lijst op te nemen. Omwille van de transparantie moeten de voor de beoordeling noodzakelijke elementen worden vermeld als niet langer wordt voldaan aan de gemeenschappelijke criteria waarvan de niet-naleving heeft geleid tot de vaststelling van de bovengenoemde tekortkomingen.
- (5) Een aantal verbeteringen kan worden bereikt door een wijziging van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 wat betreft de in overweging te nemen gemeenschappelijke criteria voor het opleggen [of opheffen] van een exploitatieverbod op het niveau van de Unie,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 wordt vervangen door de bijlage bij deze verordening.

*Artikel 2*Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

<sup>(1)</sup> PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 2 december 2022.

*Voor de Commissie*  
*De voorzitter*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## BIJLAGE

## "BIJLAGE

**In overweging te nemen gemeenschappelijke criteria voor het opleggen van een exploitatieverbod op het niveau van de Unie**

Bij besluiten over maatregelen op het niveau van de Unie wordt elk individueel geval op zijn merites beoordeeld. Afhankelijk van de beoordeling van elk geval kan/kunnen een of alle in eenzelfde staat geregistreerde luchtvaartmaatschappij(en) voor maatregelen op het niveau van de Unie in aanmerking komen.

- A. Om vast te stellen of een luchtvaartmaatschappij of alle in dezelfde staat geregistreerde luchtvaartmaatschappijen een volledig of gedeeltelijk verbod opgelegd moet(en) krijgen, wordt nagegaan of ze aan de geldende veiligheidsnormen voldoet/voldoen, waarbij de volgende factoren meespelen:
1. Geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij de luchtvaartmaatschappij:
    - a) rapporten waaruit blijkt dat er sprake is van ernstige tekortkomingen of aanhoudend verzuim van de maatschappij om tekortkomingen aan te pakken die bij inspecties in het kader van het EU-programma voor platforminspecties <sup>(1)</sup> aan het licht zijn gekomen en waarvan de maatschappij eerder op de hoogte is gesteld;
    - b) tekortkomingen die zijn vastgesteld in het kader van de bepalingen voor het verzamelen van informatie in subdeel-RAMP van bijlage II bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie <sup>(2)</sup>;
    - c) exploitatieverbod opgelegd door een derde land wegens aantoonbare tekortkomingen met betrekking tot de relevante veiligheidsnormen;
    - d) gegronde informatie in verband met ongelukken of ernstige voorvallen die wijst op latente systematische veiligheidstekortkomingen;
    - e) informatie die is verzameld via de vergunningsprocedure voor exploitanten uit derde landen, ongeacht of het gaat om initiële of permanente monitoring door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap"), en met name over maatregelen die het Agentschap heeft genomen met betrekking tot de afwijzing van een aanvraag uit hoofde van ART.200, punt e), (1), van bijlage II bij Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie <sup>(3)</sup> of de schorsing of intrekking van een vergunning uit hoofde van ART.235 om veiligheidsredenen.
  2. Gebrek aan vermogen en/of bereidheid bij de luchtvaartmaatschappij om veiligheidstekortkomingen aan te pakken, hetgeen blijkt uit:
    - a) gebrek aan openheid of onvoldoende adequate en tijdige informatieverstrekking door de maatschappij naar aanleiding van een onderzoek naar de veiligheid van de exploitatie door de luchtvaartinspectie van een lidstaat of door de Commissie of het Agentschap;
    - b) ondeugdelijk of ontoereikend voorbereid actieplan met corrigerende maatregelen naar aanleiding van geconstateerde ernstige veiligheidstekortkomingen.
  3. Gebrek aan vermogen en/of bereidheid bij de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op een luchtvaartmaatschappij om veiligheidstekortkomingen aan te pakken, hetgeen blijkt uit het feit dat:
    - a) de bevoegde autoriteiten van een andere staat niet meewerken met de burgerluchtvaartautoriteit van een lidstaat, de Commissie of het Agentschap wanneer bezorgdheid is gerezen over de exploitatieveiligheid van een in die staat geregistreerde maatschappij;
    - b) de bevoegde autoriteiten met regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij onvoldoende in staat zijn de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven. Daarbij moet vooral worden gelet op het volgende:
      - i) audits en daarmee verband houdende actieplannen met corrigerende maatregelen die zijn opgesteld in het kader van het Universal Oversight Audit Programme van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of krachtens de toepasselijke Uniewetgeving;

<sup>(1)</sup> Europees programma betreffende de uitvoering van platforminspecties van luchtvaartuigen die worden gebruikt door exploitanten uit derde landen (SAFA) of die worden gebruikt door exploitanten onder regelgevend toezicht van een andere EU-lidstaat (SACA).

<sup>(2)</sup> Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

<sup>(3)</sup> Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 133 van 6.5.2014, blz. 12).

- ii) of de exploitatievergunning of technische toestemming van een maatschappij onder het toezicht van die staat eerder door een andere staat is afgewezen of ingetrokken;
  - iii) of het certificaat niet is afgegeven door de bevoegde autoriteit in de staat waar de maatschappij voornamelijk werkzaam is;
  - c) de bevoegde autoriteiten van de staat waar de door de maatschappij gebruikte vliegtuigen geregistreerd zijn, onvoldoende in staat zijn om toezicht te houden op de door de luchtvaartmaatschappij gebruikte toestellen overeenkomstig haar verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago.
- B. Wanneer wordt overwogen of de EU-lijst overeenkomstig artikel 4, lid 1, punt b), van deze verordening moet worden bijgewerkt om een luchtvaartmaatschappij van de lijst te schrappen omdat de veiligheidstekortkomingen zijn verholpen en er op grond van de in deel A vermelde gemeenschappelijke criteria geen andere reden is om de luchtvaartmaatschappij nog langer in de EU-lijst op te nemen, kunnen de volgende elementen worden geacht daarvan het bewijs te leveren:
1. verifieerbaar bewijs dat de vastgestelde tekortkomingen op duurzame wijze zijn verholpen, waaruit blijkt dat de luchtvaartmaatschappij de desbetreffende veiligheidsnormen ten volle naleeft en toepast;
  2. hercertificering van de luchtvaartmaatschappijen door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig de ICAO-procedure, met bewijzen dat alle activiteiten naar behoren zijn gedocumenteerd;
  3. verifieerbaar bewijs van de naleving en effectieve toepassing van de relevante veiligheidsnormen door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij;
  4. verifieerbare capaciteit van de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij om een degelijk regelgevingssysteem te handhaven;
  5. verifieerbaar bewijs van doeltreffend toezicht door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij, zodat de relevante veiligheidsnormen adequaat kunnen worden gehandhaafd en nageleefd;
  6. informatie die is verzameld in het kader van de TCO-procedure, ongeacht of het gaat om initiële of permanente monitoring door het Agentschap;
  7. informatie die is verzameld tijdens platforminspecties.”
-