

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B**      **ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 2111/2005 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
z dnia 14 grudnia 2005 r.

w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 596/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r.	L 188	14	18.7.2009
► <b><u>M2</u></b>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r.	L 212	1	22.8.2018



**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 2111/2005 PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia 14 grudnia 2005 r.**

**w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

**ROZDZIAŁ I**

**PRZEPISY OGÓLNE**

*Artykuł 1*

**Przedmiot**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia zasady:
  - a) sporządzania i publikowania, opartego na wspólnych kryteriach, wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych, którzy ze względów bezpieczeństwa podlegają zakazowi wykonywania przewozów we Wspólnocie;  
  
oraz
  - b) informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz, którym podróżują.
2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do lotniska w Gibraltarze jest rozumiane jako pozostające bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego suwerenności nad terytorium, na którym znajduje się to lotnisko.
3. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do lotniska w Gibraltarze jest zawieszane do czasu rozpoczęcia stosowania ustaleń zawartych we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa poinformują Radę o dacie rozpoczęcia stosowania tych ustaleń.

*Artykuł 2*

**Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności lub równoważne zezwolenie;
- b) „umowa przewozu” oznacza umowę transportu lotniczego lub umowę obejmującą usługi transportu lotniczego, z uwzględnieniem umowy dotyczącej przypadków, gdy na przewóz składają się dwa lub więcej loty, obsługiwane przez tego samego lub różnych przewoźników lotniczych;
- c) „dostawca usług przewozu lotniczego” oznacza przewoźnika, który zawiera z pasażerem umowę przewozu, lub, w przypadku gdy umowa stanowi część imprezy turystycznej, organizatora wycieczki. Każdego sprzedawcę biletów uznaje się również za dostawcę usług przewozu lotniczego;

**▼ B**

- d) „sprzedawca biletów” oznacza sprzedawcę biletu lotniczego niebędącego przewoźnikiem lotniczym lub organizatorem wycieczek, który pośredniczy w zawarciu umowy przewozu z pasażerem na sam lot lub na lot będący częścią imprezy turystycznej;
- e) „przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz” oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową przewozu zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, która zawarła umowę przewozu z tym pasażerem;
- f) „zezwolenie na wykonywanie przewozu lub zezwolenie techniczne” oznacza jakikolwiek akt prawny lub administracyjny wydany przez Państwo Członkowskie, który przewiduje, że przewoźnik lotniczy może wykonywać usługi transportu lotniczego na lotniska lub z lotnisk tego Państwa Członkowskiego albo w przestrzeni powietrznej tego Państwa Członkowskiego, albo korzystać z praw przewozowych;
- g) „zakaz wykonywania przewozów” oznacza odmowę, zawieszenie, uchylene lub ograniczenie zezwolenia na wykonywanie przewozu lub zezwolenia technicznego przewoźnika lotniczego ze względów bezpieczeństwa lub wszelkie równoważne środki bezpieczeństwa podjęte w stosunku do przewoźnika lotniczego nieposiadającego praw przewozowych we Wspólnocie, ale którego statek powietrzny mógłby w przeciwnym przypadku zostać użyty, na podstawie umowy dzierżawy, do wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.
- h) „impreza turystyczna” oznacza usługi zdefiniowane w art. 2 ust. 1 dyrektywy 90/314/EWG;
- i) „rezerwacja” oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu, potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez dostawcę usług przewozu lotniczego;
- j) „odpowiednie normy bezpieczeństwa” oznaczają międzynarodowe normy bezpieczeństwa zawarte w Konwencji z Chicago i jej załącznikach oraz, w przypadkach, w których ma to zastosowanie, normy bezpieczeństwa zawarte we właściwych przepisach prawa wspólnotowego.

## ROZDZIAŁ II

## WSPÓLNOTOWY WYKAZ

*Artykuł 3***Sporządzanie wspólnotowego wykazu**

1. W celu wzmocnienia bezpieczeństwa lotniczego ustanawia się wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów we Wspólnocie (zwany dalej „wspólnotowym wykazem”). Każde Państwo Członkowskie wprowadza w życie na swoim terytorium zakazy wykonywania przewozów objęte wpisem do wspólnotowego wykazu w stosunku do przewoźników lotniczych podlegających tym zakazom.

**▼ M1**

2. Wspólne kryteria nałożenia zakazu wykonywania przewozów na przewoźnika lotniczego oparte na odpowiednich normach bezpieczeństwa (dalej zwane „wspólnymi kryteriami”) są określone w Załączniku. Komisja może wprowadzić zmiany do tego załącznika, w szczególności w celu uwzględnienia rozwoju naukowego i technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 4.

**▼B**

3. Do celów ustanowienia wspólnotowego wykazu po raz pierwszy, każde Państwo Członkowskie przekazuje Komisji w terminie do dnia 16 lutego 2006 r. tożsamość przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na jego terytorium wraz z uzasadnieniem powodów nałożenia takich zakazów oraz wszelkimi innymi istotnymi informacjami. Komisja informuje pozostałe Państwa Członkowskie o tych zakazach wykonywania przewozów.

4. W terminie jednego miesiąca od otrzymania informacji przekazanych przez Państwa Członkowskie, Komisja podejmuje, w oparciu o wspólne kryteria, decyzję o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów na danych przewoźników lotniczych i sporządza wspólnotową listę przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 3.

*Artykuł 4***Uaktualnianie wspólnotowego wykazu**

1. Wspólnotowy wykaz podlega uaktualnieniu w celu:

- a) nałożenia zakazu wykonywania przewozów na przewoźnika lotniczego i wpisania go do wspólnotowego wykazu w oparciu o wspólne kryteria;
- b) wykreślenia przewoźnika lotniczego ze wspólnotowego wykazu, jeżeli niedociągnięcie lub niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa, które były powodem wpisania go do wspólnotowego wykazu, zostały skorygowane i jeżeli, zgodnie z wspólnymi kryteriami, nie ma innego powodu do utrzymywania wpisu tego przewoźnika we wspólnotowym wykazie;
- c) wprowadzenia zmian warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego wpisanego do wspólnotowego wykazu.

2. Komisja, działając z własnej inicjatywy lub na wniosek Państwa Członkowskiego, podejmuje decyzję o uaktualnieniu wspólnotowego wykazu, kiedy tylko będzie to wymagane na mocy ust. 1, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 3, i w oparciu o wspólne kryteria. Komisja Europejska sprawdza co najmniej co trzy miesiące, czy wskazane jest uaktualnienie wspólnotowego wykazu.

3. Każde Państwo Członkowskie oraz Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego przekazują Komisji wszelkie informacje, które mogą być istotne w kontekście uaktualniania wspólnotowego wykazu. Komisja przekazuje wszelkie istotne informacje innym Państwom Członkowskim.

*Artykuł 5***Środki tymczasowe w zakresie uaktualniania wspólnotowego wykazu**

1. W przypadkach gdy jest oczywiste, że dalsze wykonywanie przewozów przez przewoźnika lotniczego we Wspólnocie prawdopodobnie stanowi poważne zagrożenie bezpieczeństwa, oraz gdy takie zagrożenie nie zostało w sposób zadowalający zażegnane poprzez podjęcie, zgodnie

**▼B**

z art. 6 ust. 1, natychmiastowych środków przez dane Państwo(-a) Członkowskie, Komisja może tymczasowo przyjąć środki, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a) lub lit. c), zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2.

2. Komisja przedstawia tę kwestię jak najszybciej, a najpóźniej w terminie dziesięciu dni roboczych, komitetowi, o którym mowa w art. 15 ust. 1, i podejmuje decyzję o potwierdzeniu, zmianie, uchyleniu lub przedłużeniu środka, który podjęła na mocy ust. 1 niniejszego artykułu, działając zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 3.

*Artykuł 6***Środki wyjątkowe**

1. W odniesieniu do nagłych przypadków, niniejsze rozporządzenie nie ogranicza prawa Państwa Członkowskiego do zareagowania na nieprzewidziany problem w zakresie bezpieczeństwa poprzez nałożenie zakazu wykonywania przewozów ze skutkiem natychmiastowym w odniesieniu do własnego terytorium, przy uwzględnieniu wspólnych kryteriów.

2. Podjęcie przez Komisję decyzji o niewpisywaniu przewoźnika lotniczego do wspólnotowego wykazu, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 3 ust. 4 lub art. 4 ust. 2, nie ogranicza prawa Państwa Członkowskiego do nałożenia lub utrzymywania zakazu wykonywania przewozów przez danego przewoźnika lotniczego, ze względu na problem w zakresie bezpieczeństwa dotyczący indywidualnie to Państwo Członkowskie.

3. W którejkolwiek z sytuacji, o których mowa w ust. 1 i 2, dane Państwo Członkowskie niezwłocznie informuje Komisję, która informuje pozostałe Państwa Członkowskie. W sytuacji, o której mowa w ust. 1, dane Państwo Członkowskie niezwłocznie przedstawia Komisji wniosek o uaktualnienie wspólnotowego wykazu, zgodnie z art. 4 ust. 2.

*Artykuł 7***Prawo do obrony**

Komisja zapewnia, że przy podejmowaniu przez nią decyzji, o których mowa w art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 2 i art. 5, dany przewoźnik lotniczy otrzymuje możliwość przedstawienia swoich racji, uwzględniając, w niektórych przypadkach, potrzebę zastosowania przyspieszonej procedury.

*Artykuł 8***Środki wykonawcze****▼M1**

1. Komisja przyjmuje, w przypadkach, w których jest to wskazane, środki wykonawcze w celu ustanowienia szczegółowych zasad w zakresie procedur, o których mowa w niniejszym rozdziale. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 4.

**▼B**

2. Przy podejmowaniu decyzji co do tych środków, Komisja uwzględnia w należyty sposób potrzebę szybkiego podejmowania decyzji w kontekście uaktualniania wspólnotowego wykazu oraz, w przypadkach, w których jest to wskazane, przewiduje możliwość zastosowania przyspieszonej procedury.

*Artykuł 9***Publikacja**

1. Wspólnotowy wykaz i wszelkie jego zmiany są niezwłocznie publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Komisja i Państwa Członkowskie podejmują środki niezbędne w celu ułatwienia publicznego dostępu do najnowszej wersji wspólnotowego wykazu, w szczególności poprzez wykorzystanie Internetu.
3. Dostawcy usług przewozu lotniczego, krajowe organy lotnictwa cywilnego, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego oraz porty lotnicze na terytorium Państw Członkowskich udostępniają pasażerom wspólnotowy wykaz zarówno za pośrednictwem swoich stron internetowych, jak i, w przypadkach, w których jest to stosowne, w swoich lokalach.

## ROZDZIAŁ III

**INFORMACJE DLA PASAŻERÓW***Artykuł 10***Zakres**

1. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do przewozu lotniczego pasażerów, w przypadku gdy lot stanowi część umowy przewozu, a przewóz rozpoczyna się we Wspólnocie, oraz:
  - a) wylot następuje z portu lotniczego na terytorium Państwa Członkowskiego, do którego stosuje się Traktat;  
lub
  - b) wylot następuje z portu lotniczego na terytorium państwa trzeciego, a przylot następuje do portu lotniczego na terytorium Państwa Członkowskiego, do którego stosuje się Traktat;  
lub
  - c) wylot i przylot następują z portu lotniczego na terytorium państwa trzeciego do innego takiego portu lotniczego.
2. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się niezależnie od tego, czy jest to lot regularny czy nieregularny, oraz od tego, czy lot stanowi część imprezy turystycznej.
3. Przepisy niniejszego rozdziału nie mają wpływu na prawa pasażerów, przysługujące na mocy dyrektywy 90/314/EWG i rozporządzenia Rady (EWG) nr 2299/89.

*Artykuł 11***Informacje o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz**

1. W momencie dokonywania rezerwacji, dostawca usług przewozu lotniczego informuje pasażerów o tożsamości przewoźnika lub przewoźników lotniczych wykonujących przewóz, niezależnie od sposobu dokonania rezerwacji.
2. W przypadku gdy tożsamość przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych wykonujących przewóz nie jest jeszcze znana w momencie dokonywania rezerwacji, dostawca usług przewozu lotniczego zapewnia, aby pasażer został poinformowany o nazwie lub nazwach przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych, co do których istnieje prawdopodobieństwo, że będą wykonywali dany przewóz lub przewozy. W takim przypadku dostawca usług przewozu lotniczego zapewnia, aby pasażer został poinformowany o tożsamości przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych tak szybko, jak tylko zostanie ona ustalona.

**▼B**

3. W każdym przypadku zmiany przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych wykonujących przewóz po dokonaniu rezerwacji, niezależnie od powodu zmiany, dostawca usług przewozu lotniczego podejmuje niezwłocznie wszelkie odpowiednie kroki w celu zapewnienia, że pasażer zostanie możliwie najszybciej poinformowany o zmianie. We wszystkich przypadkach pasażerowie są informowani podczas odprawy, lub przy wejściu na pokład, w przypadku gdy odprawa nie jest wymagana przy przesiadaniu się na inny samolot.
4. Przewoźnik lotniczy lub organizator wycieczek, w zależności od przypadku, zapewniają, aby odpowiedni dostawca usług przewozu lotniczego został powiadomiony o tożsamości przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych wykonujących przewóz tak szybko, jak tylko będzie ona znana, w szczególności w przypadku zmiany takiej tożsamości.
5. Jeżeli sprzedawca biletu nie został powiadomiony o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz, nie ponosi on odpowiedzialności za niewykonanie obowiązków przewidzianych w niniejszym artykule.
6. Spoczywający na dostawcy usług przewozu lotniczego obowiązek informowania pasażerów o tożsamości przewoźnika lub przewoźników wykonujących przewóz zostaje określony w ogólnych warunkach sprzedaży mających zastosowanie do umowy przewozu.

*Artykuł 12***Prawo do zwrotu kosztów lub zmiany planu podróży**

1. Niniejsze rozporządzenie nie narusza prawa do zwrotu kosztów lub zmiany planu podróży przewidzianego rozporządzeniem (WE) nr 261/2004.
2. W przypadkach gdy rozporządzenie (WE) nr 261/2004 nie stosuje się, oraz:
  - a) przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz, o którego tożsamości powiadomiono pasażera, został wpisany do wspólnotowego wykazu i podlega zakazowi wykonywania przewozów, co doprowadziło do odwołania danego lotu lub doprowadziłoby do takiego odwołania lotu, gdyby dany lot odbywał się w ramach Wspólnoty;
  - lub
  - b) przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz, o którego tożsamości powiadomiono pasażera, został zastąpiony przez innego przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz, wpisanego do wspólnotowego wykazu i podlegającego zakazowi wykonywania przewozów, co doprowadziło do odwołania danego lotu lub doprowadziłoby do takiego odwołania lotu, gdyby dany lot odbywał się w ramach Wspólnoty,dostawca usług przewozu lotniczego, będący stroną umowy przewozu, oferuje pasażerowi możliwość skorzystania z prawa do zwrotu kosztów lub zmiany planu podróży, przewidzianych w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, pod warunkiem że pasażer wybrał rezygnację z lotu w przypadku gdy lot ten nie został odwołany.
3. Ustępu 2 niniejszego artykułu stosuje się bez uszczerbku dla art. 13 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

*Artykuł 13***Sankcje**

Państwa Członkowskie zapewniają przestrzeganie zasad ustanowionych w niniejszym rozdziale i ustanawiają sankcje za naruszenie tych zasad. Sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

**▼ B**ROZDZIAŁ IV  
PRZEPISY KOŃCOWE*Artykuł 14***Informacje i zmiany**

Do dnia 16 stycznia 2009 r. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia. Sprawozdaniu towarzyszą, jeżeli jest to konieczne, wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia.

**▼ M1***Artykuł 15***▼ M2**

1. Komisję wspomaga komitet (zwany dalej „Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE”). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

**▼ M1**

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 i ust. 5 lit. b) oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Terminy określone w art. 5a ust. 3 lit. c), ust. 4 lit. b) i ust. 4 lit. e) decyzji 1999/468/WE wynoszą odpowiednio jeden miesiąc, jeden miesiąc i dwa miesiące.

5. Komisja może konsultować się z komitetem we wszelkich innych kwestiach dotyczących stosowania niniejszego rozporządzenia.

**▼ B***Artykuł 16***Uchylenie**

Niniejszym uchyla się art. 9 dyrektywy 2004/36/WE.

*Artykuł 17***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuły 10, 11 i 12 stosuje się od dnia 16 lipca 2006 r., a art. 13 stosuje się od dnia 16 stycznia 2007 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.





## ZAŁĄCZNIK

### Wspólne kryteria przy rozpatrywaniu zakazu wykonywania przewozów ze względów bezpieczeństwa na poziomie Wspólnoty

Decyzje o działaniu na poziomie Wspólnoty podejmowane są na podstawie wyników analizy każdego indywidualnego przypadku. W zależności od wyników analizy każdego przypadku, przewoźnik lub wszyscy przewoźnicy certyfikowani w tym samym państwie mogliby zostać objęci działaniem na poziomie Wspólnoty.

Rozpatrując, czy dany przewoźnik lotniczy powinien podlegać całkowitemu lub częściowemu zakazowi prowadzenia działalności, ocenia się, czy przewoźnik lotniczy spełnia odpowiednie normy bezpieczeństwa, biorąc pod uwagę:

1. Potwierdzone dowody poważnych niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa ze strony przewoźnika lotniczego:
  - sprawozdania wykazujące poważne niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa lub trwałe zaniechanie ze strony przewoźnika poprawy niedociągnięć ujawnionych w trakcie inspekcji na płycie, przeprowadzanych w ramach programu SAFA, o których wcześniej poinformowano przewoźnika,
  - poważne niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa ujawnione w ramach stosowania przepisów w sprawie gromadzenia informacji przewidzianych w art. 3 dyrektywy 2004/36/WE w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty,
  - zakaz wykonywania przewozów nałożony na przewoźnika przez kraj trzeci z powodu udowodnionych niedociągnięć w odniesieniu do międzynarodowych norm bezpieczeństwa,
  - potwierdzone informacje dotyczące wypadków i poważnych incydentów, wskazujące na występowanie utajonych systemowych niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa.
2. Brak zdolności lub chęci ze strony przewoźnika lotniczego do skorygowania niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa wykazany:
  - brakiem przejrzystości lub nieudzieleniem przez przewoźnika w terminie odpowiedniej odpowiedzi na zapytanie organów lotnictwa cywilnego Państwa Członkowskiego dotyczące kwestii związanej z bezpieczeństwem prowadzonych przez niego lotów,
  - przedstawieniem niewłaściwego lub niewystarczającego planu działania w zakresie środków zaradczych w odpowiedzi na stwierdzone poważne niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa.
3. Brak zdolności lub chęci ze strony organów odpowiedzialnych za nadzorowanie przewoźnika lotniczego do skorygowania niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa wykazany:
  - brakiem współpracy organów lotnictwa cywilnego Państwa Członkowskiego z właściwymi organami innego państwa w momencie pojawienia się obaw co do bezpieczeństwa lotów wykonywanych przez przewoźnika licencjonowanego lub certyfikowanego w tym państwie;
  - niewystarczającą zdolnością właściwych organów odpowiedzialnych za nadzorowanie przewoźnika, do wdrażania i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa. Należy zwrócić szczególną uwagę na:
    - a) audyty oraz związane z nimi plany działania dotyczące środków zaradczych, ustanowione w ramach światowego programu audytu w zakresie kontroli bezpieczeństwa Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) lub na mocy obowiązujących przepisów prawa wspólnotowego;
    - b) fakt, czy zezwolenie na wykonywanie przewozu lub zezwolenie techniczne przewoźnika znajdującego się pod nadzorem tego państwa zostało wcześniej odmówione lub uchylone przez inne państwo;
    - c) certyfikat przewoźnika lotniczego nie został wydany przez właściwy organ państwa, w którym przewoźnik posiada swoje główne miejsce prowadzenia działalności.
  - niewystarczającą zdolnością właściwych organów państwa, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny używany przez przewoźnika lotniczego, do nadzorowania statku powietrznego wykorzystywanego przez przewoźnika, zgodnie z obowiązkami tego państwa wynikającymi z Konwencji z Chicago.