

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2023/661 AL COMISIEI**din 2 decembrie 2022****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește criteriile comune care trebuie luate în considerare la impunerea sau la ridicarea unei interdicții de exploatare la nivelul Uniunii**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, în special articolul 3 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 prevede stabilirea unei liste a Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriile cărora li se aplică tratatele.
- (2) Stabilirea listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni se bazează pe criterii comune, stabilite la nivelul Uniunii, de impunere a unei interdicții de exploatare unui transportator aerian. Aceste criterii comune sunt stabilite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (3) O evaluare a Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 efectuată de Comisie a identificat mai multe domenii în care punerea în aplicare a regulamentului respectiv ar putea fi îmbunătățită pentru a ține seama de evoluțiile științifice și tehnice. În ultimii ani, gestionarea siguranței aeriene a fost susținută de noi progrese tehnice care au permis măsurarea dovezilor verificabile în relație cu evaluarea capacităților operatorilor din țări terțe și a informațiilor rezultate în urma inspecțiilor la platformă pentru a îndeplini standardele de siguranță relevante. De asemenea, colectarea de cunoștințe științifice, prin intermediul activităților de cercetare ale Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, îi sporește acesteia capacitatea de a evalua un sistem de management al siguranței al unui operator. Prin urmare, este necesar să se modifice anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 pentru a se ține seama de aceste evoluții.
- (4) Criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 enumeră elementele care trebuie luate în considerare în vederea impunerii unei interdicții (sau a unor restricții de exploatare). În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, lista Uniunii trebuie actualizată pentru a elimina un transportator aerian de pe această listă atunci când deficiențele de siguranță au fost remediate și nu există niciun alt motiv, pe baza criteriilor comune, pentru menținerea transportatorului aerian pe lista respectivă. Din motive de transparență, este necesar să se enumere elementele necesare pentru evaluare în cazul în care criteriile comune, a căror nerespectare a condus la identificarea deficiențelor menționate anterior, nu mai sunt îndeplinite.
- (5) Prin modificarea anexei la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 privind criteriile comune utilizate pentru a lua în considerare impunerea [sau ridicarea] unei interdicții de exploatare la nivelul Uniunii, pot fi realizate o serie de îmbunătățiri,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 se înlocuiește cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.⁽¹⁾ JO L 344, 27.12.2005, p. 15.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 2 decembrie 2022.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

„ANEXĂ

Criterii comune care trebuie avute în vedere la impunerea unei interdicții de exploatare la nivelul Uniunii

Deciziile privind acțiunea la nivelul Uniunii se iau în funcție de caracteristicile fiecărui caz în parte. În funcție de caracteristicile fiecărui caz, un transportator aerian sau toți transportatorii aeriени certificați în același stat pot fi eligibili pentru o acțiune la nivelul Uniunii.

- A. Când se analizează oportunitatea impunerii unei interdicții totale sau parțiale asupra unui transportator aerian sau a tuturor transportatorilor aeriени certificați în același stat, se evaluează dacă transportatorul aerian îndeplinește standardele de siguranță relevante, ținând seama de următoarele:
1. dovezi verificate privind deficiențe grave în materie de siguranță ale unui transportator aerian:
 - (a) rapoarte care indică deficiențe grave în materie de siguranță sau incapacitatea repetată a transportatorului aerian de a remedia deficiențele identificate în cursul inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul Programului UE de inspecții la platformă ⁽¹⁾ comunicate anterior transportatorului;
 - (b) deficiențele identificate în cadrul dispozițiilor privind colectarea informațiilor din subpartea RAMP din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽²⁾;
 - (c) interdicție de exploatare impusă unui transportator de către o țară terță din cauza unor deficiențe dovedite legate de standardele de siguranță relevante;
 - (d) informații confirmate privind accidente sau incidente grave, care indică deficiențe de siguranță sistemice latente;
 - (e) informațiile colectate prin intermediul procesului de autorizare a operatorilor din țări terțe, fie că este vorba de monitorizarea inițială sau de cea continuă efectuată de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”), și în special în ceea ce privește măsurile luate de agenție în legătură cu respingerea unei cereri în temeiul punctului ART.200 litera (e) subpunctul 1 din anexa 2 la Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei ⁽³⁾ sau suspendarea ori revocarea unei autorizații în temeiul punctului ART.235, din motive de siguranță;
 2. lipsa posibilității și/sau disponibilității unui transportator aerian de a remedia deficiențele de siguranță, demonstrată de:
 - (a) lipsa de transparență sau de comunicare adecvată și la timp din partea unui transportator, ca răspuns la o anchetă din partea autorității aviației civile a unui stat membru sau din partea Comisiei ori agenției privind siguranța sa în exploatare;
 - (b) planuri de măsuri corective neadecvate sau insuficiente, pregătite ca răspuns la o deficiență de siguranță gravă identificată;
 3. lipsa posibilității și/sau disponibilității autorităților responsabile de supravegherea reglementară a unui transportator aerian de a remedia deficiențele legate de siguranță, demonstrată de:
 - (a) lipsa de cooperare cu autoritatea aviației civile a unui stat membru, cu Comisia sau cu agenția, din partea autorităților competente ale altui stat, atunci când au fost exprimate preocupări privind siguranța exploatarii unui transportator licențiat sau certificat în acel stat;
 - (b) capacitatea insuficientă a autorităților competente de supraveghere reglementară a transportatorului de a pune în aplicare și de a impune respectarea standardelor de siguranță relevante. Este necesar să se țină seama în mod special de următoarele:
 - (i) audituri și planuri de măsuri corective aferente instituite în baza Programului universal de auditare a supravegherii siguranței al OACI sau în baza dreptului aplicabil al Uniunii;

⁽¹⁾ Programul european privind efectuarea inspecțiilor la platformă asupra aeronavelor utilizate de operatori din țări terțe (SAFA) sau utilizate de operatorii aflați sub supravegherea reglementară a unui alt stat membru al UE (SACA).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei din 29 aprilie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 133, 6.5.2014, p. 12).

- (ii) dacă autorizația de operare sau permisul tehnic al unui transportator aflat sub supravegherea statului respectiv a fost refuzat sau revocat anterior de un alt stat;
 - (iii) certificatul de operator aerian nu a fost eliberat de autoritatea competentă a statului în care transportatorul își are sediul principal de activitate;
- (c) capacitatea insuficientă a autorităților competente ale statului în care este înmatriculată aeronava folosită de transportatorul aerian de a supraveghea aeronava utilizată de transportator în conformitate cu obligațiile care îi revin în temeiul Convenției de la Chicago.
- B. În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (b) din prezentul regulament, atunci când se analizează dacă lista Uniunii trebuie actualizată pentru a elimina un transportator aerian de pe listă deoarece deficiențele de siguranță au fost remediate și nu există niciun alt motiv, pe baza criteriilor comune enumerate în secțiunea A, pentru a menține transportatorul aerian pe lista Uniunii, următoarele elemente pot fi considerate ca furnizând dovezi în acest sens:
1. dovezi verificabile care să ateste că deficiențele identificate au fost remediate în mod durabil, indicând faptul că transportatorul aerian respectă și pune în aplicare pe deplin standardele de siguranță relevante;
 2. recertificarea transportatorilor aerieni efectuată de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni în conformitate cu procesul OACI, cu dovezi că toate activitățile au fost documentate în mod corespunzător;
 3. dovezi verificabile privind respectarea și punerea în aplicare efectivă a standardelor de siguranță relevante de către autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului aerian;
 4. capacitatea verificabilă a autorităților responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorului aerian de a aplica un sistem de reglementare solid;
 5. dovezi verificabile care să ateste că autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului aerian efectuează o supraveghere eficace, permițând aplicarea adecvată și respectarea standardelor de siguranță relevante;
 6. informații colectate prin intermediul procesului TCO, fie că este vorba de monitorizarea inițială, fie de cea continuă efectuată de agenție;
 7. informații colectate prin intermediul inspecțiilor la platformă.”
-