

**ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2023/661****z dnia 2 grudnia 2022 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych kryteriów branżowych pod uwagę przy wdrażaniu lub znoszeniu zakazu wykonywania przewozów na poziomie Unii**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 3 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005 przewidziano ustanowienie unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na terytoriach, do których mają zastosowanie Traktaty.
- (2) Ustanowienie unijnego wykazu przewoźników lotniczych opiera się na wspólnych kryteriach nakładania zakazu wykonywania przewozów na przewoźnika lotniczego, opracowanych na poziomie Unii. Te wspólne kryteria określono w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (3) W ocenie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 przeprowadzonej przez Komisję zidentyfikowano kilka obszarów, w których można by usprawnić wdrażanie tego rozporządzenia w celu uwzględnienia rozwoju naukowego i technicznego. W ostatnich latach zarządzanie bezpieczeństwem lotniczym było wspomagane nowymi osiągnięciami technicznymi, które umożliwiły pomiar weryfikowalnych dowodów, ponieważ odnoszą się one do oceny zdolności operatorów z państw trzecich i informacji wynikających z inspekcji na płycie w celu spełnienia odpowiednich norm bezpieczeństwa. Ponadto gromadzenie wiedzy naukowej poprzez działalność badawczą Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zwiększa jej zdolność do oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem danego operatora. Należy zatem zmienić załącznik do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 w celu uwzględnienia tych zmian.
- (4) Wspólne kryteria określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 zawierają wykaz elementów, które należy uwzględnić przy rozważaniu nałożenia zakazu (lub ograniczeń w wykonywaniu przewozów). Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 unijny wykaz należy zaktualizować w celu usunięcia z niego przewoźnika lotniczego, gdy niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa zostaną usunięte i w świetle wspólnych kryteriów nie ma innego powodu do utrzymania tego przewoźnika lotniczego w tym wykazie. Ze względu na przejrzystość konieczne jest sporządzenie wykazu elementów niezbędnych do oceny, jeżeli wspólne kryteria, których niespełnienie doprowadziło do stwierdzenia wyżej wymienionych niedociągnięć, przestały istnieć.
- (5) Szereg usprawnień można zrealizować poprzez zmianę załącznika do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 dotyczącego wspólnych kryteriów stosowanych przy rozpatrywaniu nałożenia [lub zniesienia] zakazu wykonywania przewozów na poziomie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

Załącznik do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 zastępuje się załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 2 grudnia 2022 r.

*W imieniu Komisji*  
*Przewodnicząca*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ZAŁĄCZNIK

## „ZAŁĄCZNIK

**Wspólne kryteria, które należy uwzględnić przy nakładaniu zakazu wykonywania przewozów na poziomie Unii**

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

- A. Rozpatrując, czy dany przewoźnik lotniczy lub wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający zezwolenia wydane w tym samym państwie powinien (powinni) podlegać całkowitemu lub częściowemu zakazowi prowadzenia działalności, ocenia się, czy dany przewoźnik lotniczy spełnia odpowiednie normy bezpieczeństwa, biorąc pod uwagę:
1. Potwierdzone dowody poważnych niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa ze strony przewoźnika lotniczego:
    - a) sprawozdania wykazujące poważne niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa lub trwałe zaniechanie ze strony przewoźnika poprawy niedociągnięć ujawnionych w trakcie inspekcji na płycie, przeprowadzanych w ramach unijnego programu inspekcji na płycie <sup>(1)</sup>, o których wcześniej poinformowano przewoźnika;
    - b) niedociągnięcia stwierdzone w ramach przepisów dotyczących gromadzenia informacji zawartych w podczęści RAMP załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(2)</sup>;
    - c) zakaz wykonywania przewozów nałożony na przewoźnika przez kraj trzeci z powodu udowodnionych niedociągnięć w odniesieniu do odpowiednich norm bezpieczeństwa;
    - d) potwierdzone informacje dotyczące wypadków i poważnych incydentów, wskazujące na występowanie utajonych systemowych niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa;
    - e) informacje zgromadzone w ramach procesu udzielania zezwoleń operatorom z państw trzecich, zarówno wstępne, jak i stałe monitorowanie prowadzone przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencję”), w szczególności w odniesieniu do działań podjętych przez Agencję w odniesieniu do odrzucenia wniosku na podstawie pkt ART. 200 lit. e) ppkt 1 załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014 <sup>(3)</sup> lub zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia na podstawie pkt ART. 235 ze względów bezpieczeństwa.
  2. Brak zdolności lub chęci ze strony przewoźnika lotniczego do skorygowania niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa wykazany:
    - a) brakiem przejrzystości lub nieudzieleniem przez przewoźnika w terminie odpowiedniej odpowiedzi na zapytanie organów lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego lub Komisji, lub Agencji dotyczące kwestii związanej z bezpieczeństwem prowadzonych przez niego lotów;
    - b) przygotowaniem niewłaściwego lub niewystarczającego planu działania w zakresie środków zaradczych w odpowiedzi na stwierdzone poważne niedociągnięcie w zakresie bezpieczeństwa.
  3. Brak zdolności lub chęci ze strony organów odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny przewoźnika lotniczego do skorygowania niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa wykazany:
    - a) brakiem współpracy właściwych organów lotnictwa cywilnego innego państwa z organami lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego, Komisją lub Agencją w momencie pojawienia się obaw co do bezpieczeństwa lotów wykonywanych przez przewoźnika licencjonowanego lub certyfikowanego w tym państwie;
    - b) niewystarczającą zdolnością właściwych organów odpowiedzialnych za nadzorowanie przewoźnika, do wdrażania i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa. Należy zwrócić szczególną uwagę na:
      - (i) audyty oraz związane z nimi plany działania dotyczące środków zaradczych, ustanowione w ramach światowego programu audytu w zakresie kontroli bezpieczeństwa Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego lub na mocy obowiązujących przepisów prawa unijnego;

<sup>(1)</sup> Europejski program dotyczący przeprowadzania kontroli na płycie statków powietrznych wykorzystywanych przez operatorów z państw trzecich (SAFA) lub wykorzystywanych przez operatorów podlegających nadzorowi regulacyjnemu innego państwa członkowskiego UE (SACA).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12).

- (ii) fakt, czy dane państwo trzecie odmówiło wcześniej lub cofnęło zezwolenie na wykonywanie przewozu lub zezwolenie techniczne przewoźnika znajdującego się pod nadzorem tego państwa;
  - (iii) właściwy organ państwa, w którym przewoźnik posiada swoje główne miejsce prowadzenia działalności nie wydał przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu;
- c) 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 chicagowskiej.
- B. Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. b) niniejszego rozporządzenia, rozważając, czy unijny wykaz należy zaktualizować w celu usunięcia z niego przewoźnika lotniczego, ponieważ niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa zostały usunięte i nie ma innego powodu, na podstawie wspólnych kryteriów wymienionych w sekcji A, do pozostania tego przewoźnika lotniczego w unijnym wykazie, następujące elementy można uznać za dowody:
1. możliwe do zweryfikowania dowody na to, że stwierdzone uchybienia zostały usunięte w zrównoważony sposób, wskazujące, że przewoźnik lotniczy w pełni przestrzega odpowiednich norm bezpieczeństwa i je wdraża;
  2. ponowna certyfikacja przewoźników lotniczych przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad przewoźnikami lotniczymi zgodnie z procedurą ICAO, wraz z dowodami potwierdzającymi, że wszystkie działania zostały należycie udokumentowane;
  3. możliwe do zweryfikowania dowody przestrzegania i skutecznego wdrażania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad przewoźnikiem lotniczym;
  4. możliwa do zweryfikowania zdolność organów odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad przewoźnikiem lotniczym do egzekwowania solidnego systemu regulacyjnego;
  5. możliwe do zweryfikowania dowody na to, że organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad przewoźnikiem lotniczym prowadzą skuteczny nadzór, co pozwala na właściwe egzekwowanie i przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa;
  6. informacje zgromadzone w ramach procesu TCO, zarówno wstępne, jak i stałe monitorowanie prowadzone przez Agencję;
  7. informacje zgromadzone w ramach kontroli na płycie.”
-