NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2023/661

ze dne 2. prosince 2022,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, pokud jde o společná kritéria pro rozhodování o provádění nebo zrušení zákazu provozování letecké dopravy na úrovni Unie

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES ([1]), a zejména na čl. 3 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení (ES) č. 2111/2005 stanoví vytvoření seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy na územích, na něž se vztahují Smlouvy.

(2) Vytvoření seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce je založeno na společných kritériích pro uložení zákazu provozování letecké dopravy leteckým dopravcům vypracovaných na úrovni Unie. Tato společná kritéria jsou stanovena v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005.

(3) Na základě posouzení nařízení (ES) č. 2111/2005, které provedla Komise, bylo zjištěno několik oblastí, v nichž by mohlo být provádění uvedeného nařízení zlepšeno, aby se zohlednil vědecký a technický vývoj. V posledních letech bylo řízení letecké bezpečnosti podpořeno novým technickým pokrokem, který umožnil měřit ověřitelné důkazy, které se týkají posouzení schopností provozovatelů ze třetích zemí a informací vyplývajících z prohlídek na odbavovací ploše, vůči příslušným bezpečnostním normám. Rovněž shromažďování vědeckých poznatků prostřednictvím výzkumných činností Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví zvyšuje její schopnost hodnotit systém řízení bezpečnosti provozovatele. Je tudíž nezbytné změnit přílohu nařízení (ES) č. 2111/2005, aby byl uvedený vývoj zohledněn.

(4) Společná kritéria stanovená v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 uvádějí prvky, které je třeba zohlednit při rozhodování o uložení zákazu (nebo provozních omezení). V souladu s čl. 4 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 2111/2005 má být seznam Unie aktualizován vymazáním leteckého dopravce ze seznamu, pokud byly odstraněny bezpečnostní nedostatky a pokud na základě společných kritérií již není jiný důvod, proč leteckého dopravce na uvedeném seznamu ponechávat. Z důvodu transparentnosti je nutné uvést prvky nezbytné pro posouzení, zda již nejsou splněna společná kritéria, jejichž nedodržení vedlo ke zjištění výše uvedených nedostatků.

(5) Změnou přílohy nařízení (ES) č. 2111/2005 týkající se společných kritérií používaných při rozhodování o uložení [nebo zrušení] zákazu provozování letecké dopravy na úrovni Unie lze dosáhnout řady zlepšení,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha nařízení (ES) č. 2111/2005 se nahrazuje přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

([1]) Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 2. prosince 2022.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA

Společná kritéria pro rozhodování o uložení zákazu provozování letecké dopravy na úrovni Unie

Rozhodnutí o opatření na úrovni Unie se přijímají podle okolností každého jednotlivého případu. V závislosti na okolnostech každého případu může opatření na úrovni Unie podléhat dopravce nebo všichni dopravci, kteří získali oprávnění ve stejném státě.

A. Při rozhodování, zda uvalit na leteckého dopravce nebo na všechny dopravce, kteří získali oprávnění ve stejném státě, úplný nebo částečný zákaz provozování letecké dopravy, se posoudí, zda letecký dopravce plní příslušné bezpečnostní normy, a to s přihlédnutím k těmto bodům:

1. Ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce:

a) zprávy poukazující na závažné nedostatky nebo trvalé zanedbávání ze strany dopravce řešit nedostatky zjištěné při prohlídkách na odbavovací ploše v rámci unijního programu prohlídek na odbavovací ploše ([1]), o kterých byl dopravce včas informován;

b) nedostatky zaznamenané v rámci ustanovení o shromažďování informací v hlavě RAMP přílohy II nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([2]);

c) zákaz provozování letecké dopravy dopravcem uložený třetí zemí z důvodu průkazných nedostatků v souvislosti s příslušnými bezpečnostními normami;

d) průkazné informace o nehodě nebo vážném incidentu, které svědčí o skrytých systémových bezpečnostních nedostatcích;

e) informace shromážděné prostřednictvím postupu udělování oprávnění provozovatelům ze třetích zemí, ať už počátečního nebo průběžného monitorování prováděného Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“), a zejména pokud jde o opatření přijatá agenturou v souvislosti se zamítnutím žádosti podle čl. ART.200 písm. e) bodu 1 přílohy II nařízení Komise (EU) č. 452/2014 ([3]) nebo pozastavením či zrušením oprávnění podle článku ART.235 z bezpečnostních důvodů.

2. Neschopnost nebo neochota leteckého dopravce odstranit bezpečnostní nedostatky, o které svědčí:

a) netransparentnost nebo nedostatečná a opožděná komunikace ze strany dopravce při poskytování odpovědi na dotaz úřadu civilního letectví členského státu nebo Komise či agentury ohledně bezpečnostních stránek jeho provozu;

b) nevhodný nebo nedostatečný plán nápravných opatření vypracovaný jako odpověď na zjištěný bezpečnostní nedostatek závažné povahy.

3. Neschopnost nebo neochota úřadů odpovědných za regulační dohled nad tím, zda letecký dopravce bezpečnostní nedostatky řeší, o které svědčí:

a) nedostatek spolupráce s úřadem civilního letectví v členském státě, s Komisí či agenturou ze strany příslušných úřadů jiného státu v případě obav v souvislosti s bezpečností provozu dopravce, který v tomto státě získal licenci nebo oprávnění;

b) nedostatečná schopnost příslušných úřadů, které mají nad dopravcem regulační dohled, uplatňovat a prosazovat příslušné bezpečnostní normy. Zvláštní pozornost by měla být věnována:

i) auditům a souvisejícím plánům nápravných opatření vypracovaným na základě Všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností provozu Mezinárodní organizace pro civilní letectví nebo na základě jakýchkoli platných právních předpisů Unie;

([1]) Evropský program týkající se provádění prohlídek na odbavovací ploše u letadel používaných provozovateli ze třetích zemí (SAFA) nebo používaných provozovateli pod regulačním dozorem jiného členského státu EU (SACA).

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

([3]) Nařízení Komise (EU) č. 452/2014 ze dne 29. dubna 2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 133, 6.5.2014, s. 12).

ii) tomu, zda dopravci, který podléhá dohledu ze strany tohoto státu, v dřívější době jiný stát zamítnul nebo zrušil oprávnění k provozování letecké dopravy nebo technické povolení;

iii) případům, kdy osvědčení leteckého provozovatele nevydal příslušný úřad státu, kde má dopravce hlavní místo obchodní činosti;

c) nedostatečná schopnost příslušných úřadů státu, v němž je letadlo používané leteckým dopravcem zapsáno do leteckého rejstříku, dohlížet nad letadlem používaným dopravcem v souladu s jeho povinnostmi vyplývajícími ze Chicagské úmluvy.

B. V souladu s čl. 4 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení lze při rozhodování, zda má být seznam Unie aktualizován vymazáním leteckého dopravce ze seznamu, protože byly odstraněny bezpečnostní nedostatky a na základě společných kritérií uvedených v oddíle A již není jiný důvod, proč leteckého dopravce na uvedeném seznamu ponechávat, považovat za důkaz tyto prvky:

1. ověřitelné důkazy o tom, že zjištěné nedostatky byly udržitelným způsobem napraveny, z nichž vyplývá, že letecký dopravce v plném rozsahu dodržuje a provádí příslušné bezpečnostní normy;
2. obnovení osvědčení leteckým dopravcům provedené úřady odpovědnými za regulační dohled nad leteckými dopravci v souladu s postupem organizace ICAO, s důkazy o tom, že veškeré činnosti byly řádně zdokumentovány;
3. ověřitelné důkazy o dodržování a účinném provádění příslušných bezpečnostních norem ze strany úřadů odpovědných za regulační dohled nad leteckým dopravcem;
4. ověřitelnou schopnost úřadů odpovědných za regulační dohled nad leteckým dopravcem prosazovat zdravý regulační systém;
5. ověřitelné důkazy o tom, že úřady odpovědné za regulační dohled nad leteckým dopravcem provádějí účinný dohled, který umožňuje náležité prosazování a dodržování příslušných bezpečnostních norem;
6. informace shromážděné v rámci postupu týkajícího se provozovatelů ze třetích zemí, ať už počátečního nebo průběžného monitorování prováděného agenturou;
7. informace shromážděné při prohlídkách na odbavovací ploše.“