ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/661 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Δεκεμβρίου 2022

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα κοινά κριτήρια που πρέπει να εξετάζονται για την επιβολή ή την άρση απαγόρευσης λειτουργίας σε επίπεδο Ένωσης

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ([1]), και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 προβλέπει τη σύσταση ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας στα εδάφη στα οποία εφαρμόζονται οι Συνθήκες.

(2) Η σύσταση ενωσιακού καταλόγου αερομεταφορέων βασίζεται σε κοινά κριτήρια που έχουν καθοριστεί σε επίπεδο Ένωσης για την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορέα. Τα εν λόγω κοινά κριτήρια καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

(3) Η αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 από την Επιτροπή εντόπισε διάφορους τομείς στους οποίους η εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού μπορεί να βελτιωθεί προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι επιστημονικές και τεχνικές εξελίξεις. Τα τελευταία έτη, η διαχείριση της ασφάλειας πτήσεων στηρίζεται από νέες τεχνικές εξελίξεις που καθιστούν εφικτή τη μέτρηση επαληθεύσιμων στοιχείων όσον αφορά την αξιολόγηση των ικανοτήτων αερομεταφορέων τρίτων χωρών και των πληροφοριών που προκύπτουν από επιθεωρήσεις διαδρόμου για την τήρηση των σχετικών προτύπων ασφάλειας. Επίσης, η συλλογή επιστημονικών γνώσεων, μέσω των ερευνητικών δραστηριοτήτων του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, ενισχύει την ικανότητά του να αξιολογεί τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας των αερομεταφορέων. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ώστε να ληφθούν υπόψη οι εν λόγω εξελίξεις.

(4) Τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 απαριθμούν τα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εξέταση της επιβολής απαγόρευσης (ή περιορισμών λειτουργίας). Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ο ενωσιακός κατάλογος πρέπει να ενημερώνεται, προκειμένου να αφαιρεθεί αερομεταφορέας από αυτόν, όταν οι ελλείψεις ασφάλειας έχουν επανορθωθεί και δεν υπάρχει άλλος λόγος, με βάση τα κοινά κριτήρια, για τη διατήρηση του αερομεταφορέα στον εν λόγω κατάλογο. Για λόγους διαφάνειας, είναι αναγκαίο να απαριθμούνται τα απαραίτητα στοιχεία για την αξιολόγηση, εάν δεν πληρούνται πλέον τα κοινά κριτήρια, η μη τήρηση των οποίων οδήγησε στον εντοπισμό των προαναφερόμενων ελλείψεων.

(5) Ορισμένες βελτιώσεις μπορούν να επιτευχθούν με την τροποποίηση του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 σχετικά με τα κοινά κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την επιβολή [ή την άρση] απαγόρευσης λειτουργίας σε επίπεδο Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 αντικαθίσταται από το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

([1]) ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 2 Δεκεμβρίου 2022.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κοινά κριτήρια που πρέπει να εξετάζονται για την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας σε επίπεδο Ένωσης

Οι αποφάσεις για δράση σε ενωσιακό επίπεδο λαμβάνονται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της κάθε μεμονωμένης περίπτωσης. Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης, ένας αερομεταφορέας ή όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο ίδιο κράτος θα μπορούσαν να είναι επιλέξιμοι για δράση σε ενωσιακό επίπεδο.

Α. Όταν εξετάζεται αν η απαγόρευση προς έναν αερομεταφορέα ή όλους τους αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο ίδιο κράτος θα πρέπει να είναι ολοκληρωτική ή μερική, αξιολογείται το εάν ο αερομεταφορέας πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

1. Επαληθευμένα στοιχεία σοβαρών ελλείψεων ασφάλειας εκ μέρους του αερομεταφορέα:

α) αναφορές για σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας ή μόνιμη αδυναμία του αερομεταφορέα να αντιμετωπίσει ελλείψεις που εντοπίζονται επιθεωρήσεις διαδρόμου, οι οποίες εκτελούνται στο πλαίσιο του ενωσιακού προγράμματος επιθεωρήσεων διαδρόμου ([1]) που έχει γνωστοποιηθεί εκ των προτέρων στον αερομεταφορέα,

β) ελλείψεις που εντοπίζονται στο πλαίσιο των διατάξεων για τη συλλογή πληροφοριών στο τμήμα RAMP του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([2]),

γ) απαγόρευση λειτουργίας αερομεταφορέα από τρίτη χώρα λόγω τεκμηριωμένων ελλείψεων που συνδέονται με σχετικά πρότυπα ασφάλειας,

δ) τεκμηριωμένες πληροφορίες που αφορούν ατυχήματα και σοβαρά περιστατικά, από τις οποίες προκύπτουν λανθάνουσες συστημικές ελλείψεις ασφάλειας,

ε) πληροφορίες που συλλέγονται μέσω της διαδικασίας αδειοδότησης αερομεταφορέων τρίτων χωρών, είτε πρόκειται για αρχική είτε για συνεχή παρακολούθηση που διενεργείται από τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός), και ιδίως όσον αφορά μέτρα που λαμβάνει ο Οργανισμός σχετικά με την απόρριψη αίτησης σύμφωνα με την παράγραφο ART.200 στοιχείο ε) σημείο 1 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής ([3]) ή την αναστολή ή την ανάκληση άδειας σύμφωνα με την παράγραφο ART.235, για λόγους ασφάλειας.

2. Αδυναμία και/ή απροθυμία αερομεταφορέα να αντιμετωπίζει ελλείψεις ασφάλειας, όπως καταδεικνύεται από:

α) έλλειψη διαφάνειας ή επαρκούς και έγκαιρης ενημέρωσης εκ μέρους του αερομεταφορέα ως απάντηση σε ερώτημα της αρχής πολιτικής αεροπορίας ενός κράτους μέλους ή της Επιτροπής ή του Οργανισμού σχετικά με τις παραμέτρους ασφάλειας της λειτουργίας του,

β) ακατάλληλο ή ανεπαρκές πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων που καταρτίζεται σε απάντηση σε διαπιστωμένη σοβαρή έλλειψη ασφάλειας.

3. Αδυναμία και/ή απροθυμία των αρχών που είναι υπεύθυνες για την κανονιστική εποπτεία ενός αερομεταφορέα, να αντιμετωπίζουν ελλείψεις ασφάλειας, όπως καταδεικνύεται από:

α) έλλειψη συνεργασίας με την αρχή πολιτικής αεροπορίας ενός κράτους μέλους, την Επιτροπή ή τον Οργανισμό εκ μέρους των αρμόδιων αρχών άλλου κράτους, όταν διατυπώνονται ανησυχίες για την ασφάλεια λειτουργίας ενός αερομεταφορέα που έχει λάβει άδεια λειτουργίας ή έχει πιστοποιηθεί σε αυτό το κράτος,

β) ανεπάρκεια των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία του αερομεταφορέα να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας. Πρέπει να λαμβάνονται ιδιαιτέρως υπόψη τα ακόλουθα:

i) έλεγχοι και συναφή προγράμματα διορθωτικών μέτρων που καταρτίζονται βάσει του γενικού ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας ασφάλειας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας ή οποιασδήποτε εφαρμόσιμης διάταξης του ενωσιακού δικαίου,

([1]) Ευρωπαϊκό πρόγραμμα σχετικά με τη διενέργεια επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη χρησιμοποιούμενα από αερομεταφορείς τρίτων χωρών (SAFA) ή χρησιμοποιούμενα από αερομεταφορείς υπό τη ρυθμιστική εποπτεία άλλου κράτους μέλους της ΕΕ (SACA).

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 6.5.2014, σ. 12).

ii) εάν η εξουσιοδότηση λειτουργίας ή η τεχνική άδεια οποιουδήποτε αερομεταφορέα υπό την εποπτεία του εν λόγω κράτους, έχει προηγουμένως απορριφθεί ή αφαιρεθεί από άλλο κράτος,

iii) το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα δεν έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο ο αερομεταφορέας έχει το κέντρο των δραστηριοτήτων του,

γ) ανεπάρκεια των αρμόδιων αρχών του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας, να εποπτεύουν το αεροσκάφος που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

Β. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να εξεταστεί κατά πόσον ο ενωσιακός κατάλογος πρέπει να ενημερωθεί ώστε να διαγραφεί αερομεταφορέας από τον κατάλογο επειδή οι ελλείψεις ασφάλειας έχουν επανορθωθεί και δεν υπάρχει άλλος λόγος, με βάση τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο τμήμα Α, για τη διατήρηση του αερομεταφορέα στον ενωσιακό κατάλογο, μπορεί να θεωρηθεί ότι τα ακόλουθα στοιχεία αποτελούν σχετικά αποδεικτικά στοιχεία:

1. επαληθεύσιμα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν έχουν επανορθωθεί με βιώσιμο τρόπο και ότι ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται και εφαρμόζει πλήρως τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας,

2. εκ νέου πιστοποίηση των αερομεταφορέων από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των αερομεταφορέων σύμφωνα με τη διαδικασία του ΔΟΠΑ, με στοιχεία που αποδεικνύουν ότι όλες οι δραστηριότητες έχουν τεκμηριωθεί δεόντως,

3. επαληθεύσιμα στοιχεία που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση και την αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών προτύπων ασφάλειας από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία του αερομεταφορέα,

4. επαληθεύσιμη ικανότητα των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία του αερομεταφορέα να επιβάλλουν ένα άρτιο ρυθμιστικό σύστημα,

5. επαληθεύσιμα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ασκείται αποτελεσματική εποπτεία από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία του αερομεταφορέα, η οποία επιτρέπει την κατάλληλη επιβολή και τήρηση των σχετικών προτύπων ασφάλειας,

6. πληροφορίες που συλλέγονται μέσω της διαδικασίας ΤΟΟ, είτε πρόκειται για αρχική είτε για συνεχή παρακολούθηση που διενεργείται από τον Οργανισμό,

7. πληροφορίες που συλλέγονται μέσω των επιθεωρήσεων διαδρόμου.»