KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2023/661

(2022. gada 2. decembris),

ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2111/2005 par kopējiem kritērijiem, lai apsvērtu darbības aizlieguma īstenošanu vai atcelšanu Savienības līmenī

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu [1] un jo īpaši tās 3. panta 2. punktu,

tā kā:

(1) Regulā (EK) Nr. 2111/2005 paredzēts izveidot darbības aizliegumam pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu teritorijās, uz kurām attiecas Līgumi.

(2) Savienības gaisa pārvadātāju saraksta izveides pamatā ir Savienības līmenī izstrādāti kopīgi kritēriji darbības aizlieguma noteikšanai gaisa pārvadātājam. Šie kopējie kritēriji ir noteikti Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā.

(3) Komisijas veiktajā Regulas (EK) Nr. 2111/2005 novērtējumā tika apzinātas vairākas jomas, kurās minētās regulas īstenošanu varētu uzlabot, lai ņemtu vērā zinātnes un tehnikas attīstību. Pēdējos gados gaisa satiksmes drošības pārvaldība ir atbalstīta ar jauniem tehniskiem uzlabojumiem, kas ļāva izmērīt pārbaudāmus pierādījumus, jo tie attiecas uz trešo valstu ekspluatantu spēju novērtējumu un informāciju, kas izriet no perona pārbaudēm, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem. Turklāt zinātnisko atziņu apkopošana, izmantojot Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras pētniecības pasākumus, uzlabo tās spēju novērtēt ekspluatanta drošības pārvaldības sistēmu. Tāpēc, lai ņemtu vērā minētās norises, ir jāgroza Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikums.

(4) Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajos kopējos kritērijos ir uzskaitīti elementi, kas jāņem vērā, apsverot aizlieguma (vai ekspluatācijas ierobežojumu) noteikšanu. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu Savienības saraksts ir jāatjaunina, lai gaisa pārvadātāju no tā svītrotu, ja drošības trūkumi ir novērsti un nav citu iemeslu, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, saglabāt gaisa pārvadātāju šādā sarakstā. Pārredzamības labad ir jāuzskaita novērtēšanai nepieciešamie elementi, ja vairs netiek ievēroti kopīgie kritēriji, kuru neievērošanas dēļ tika konstatēti iepriekš minētie trūkumi.

(5) Vairākus uzlabojumus var panākt, grozot pielikumu Regulai (EK) Nr. 2111/2005 par kopējiem kritērijiem, ko izmanto, lai Savienības līmenī noteiktu [vai atceltu] darbības aizliegumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumu aizstāj ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

[1] OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2022. gada 2. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

"PIELIKUMS

Kopēji kritēriji darbības aizlieguma noteikšanai Savienības līmenī

Lēmumus par rīcību Savienības līmenī pieņem atbilstoši katras lietas būtībai. Atkarībā no katras lietas būtības, gaisa pārvadātājs vai visi gaisa pārvadātāji, kas ir sertificēti vienā valstī, var atbilstoši rīkoties Savienības līmenī.

A. Lemjot par to, vai gaisa pārvadātāja vai visu tai pašā valstī sertificēto gaisa pārvadātāju darbība būtu pilnībā vai daļēji jāaizliedz, jāizvērtē gaisa pārvadātāja atbilsme attiecīgajiem drošības standartiem, ņemot vērā:

1. Pārbaudītus pierādījumus par būtiskām gaisa pārvadātāja drošības problēmām:

a) ziņojumus par gaisa pārvadātāja būtiskām drošības problēmām vai ilgstoši neatrisinātām problēmām, kas atklātas saskaņā ar *SAFA* programmu veikto perona pārbaužu laikā ([1]) un iepriekš paziņotas gaisa pārvadātājam;

b) trūkumus, kas konstatēti saistībā ar informācijas vākšanas noteikumiem Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 ([2]) II pielikuma *RAMP* apakšdaļā;

c) darbības aizliegumus, kas piemēroti trešās valsts pārvadātājiem pamatotu problēmu dēļ attiecībā uz atbilstošiem drošības standartiem;

d) pamatotu informāciju attiecībā uz nelaimes gadījumiem un par nopietniem starpgadījumiem, kas norāda uz slēptiem sistēmas drošības trūkumiem;

e) informāciju, kas savākta trešo valstu ekspluatantu atļauju piešķiršanas procesā, neatkarīgi no tā, vai Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra ("Aģentūra") veic sākotnējo vai pastāvīgo uzraudzību, un jo īpaši attiecībā uz darbībām, ko Aģentūra veikusi saistībā ar pieteikuma noraidīšanu saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 452/2014 ([3]) II pielikuma ART.200. punkta e) apakšpunkta 1. daļu vai atļaujas apturēšanu vai atsaukšanu saskaņā ar ART.235. punktu drošības apsvērumu dēļ.

2. Gaisa pārvadātāja spējas un/vai gatavības neesamību attiecībā uz drošības problēmu risināšanu, ko parāda:

a) gaisa pārvadātāja darbības pārredzamības trūkums un savlaicīga nereaģēšana uz dalībvalsts civilās aviācijas iestādes, Komisijas vai Aģentūras veiktu izmeklēšanu attiecībā uz šā gaisa pārvadātāja darbības drošības aspektiem;

b) būtiskas drošības problēmas atklāšanas gadījumā iesniegts neatbilstošs vai nepietiekams izlabošanas pasākumu plāns.

3. Par regulatīvo uzraudzību atbildīgo iestāžu spēju un/vai gatavības neesamību attiecībā uz gaisa pārvadātāju uzraudzīšanu, lai risinātu drošības problēmas, ko parāda:

a) citas valsts nesadarbošanās ar dalībvalsts civilās aviācijas iestādēm, Komisiju vai Aģentūru, ja rodas bažas par šajā valstī licencēta vai sertificēta pārvadātāja darbības drošību;

b) kompetento iestāžu nepietiekošā spēja pārraudzīt pārvadātāju, lai tas īstenotu un ieviestu atbilstošus drošības standartus. Īpaši jāņem vērā:

i) pārbaudes un izlabošanas pasākumu plāni, kas ieviesti saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Universālās drošības pārraudzības revīzijas programmu vai jebkuriem piemērojamiem Savienības tiesību aktiem;

([1]) Eiropas programma par perona pārbaužu veikšanu gaisa kuģiem, kurus izmanto trešo valstu ekspluatanti (*SAFA*) vai kurus izmanto ekspluatanti citas ES dalībvalsts regulatīvajā uzraudzībā (*SACA*).

([2]) Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

([3]) Komisijas Regula (ES) Nr. 452/2014 (2014. gada 29. aprīlis), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (OV L 133, 6.5.2014., 12. lpp.).

ii) vai jebkura pārvadātāja, kas darbojas attiecīgās valsts pārraudzībā, darbības atļauja vai tehniskā atļauja ir agrāk noraidīta vai atsaukta citā valstī;

iii) gaisa pārvadātāja sertifikātu nav izdevusi tās valsts kompetentā iestāde, kurā pārvadātājs veic savu pamatdarbību;

c) attiecīgās valsts kompetentās iestādes, kurā ir reģistrēts gaisa pārvadātāja izmantotais gaisa kuģis, nepietiekošā spēja uzraudzīt šo gaisa kuģi saskaņā ar attiecīgās valsts saistībām attiecībā uz Čikāgas Konvenciju.

B. Saskaņā ar šīs regulas 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu, apsverot, vai Savienības saraksts ir jāatjaunina, lai gaisa pārvadātāju svītrotu no saraksta, jo drošības trūkumi ir novērsti un nav cita iemesla, pamatojoties uz A iedaļā uzskaitītajiem kopējiem kritērijiem, saglabāt gaisa pārvadātāju Savienības sarakstā, par pierādījumiem var uzskatīt šādus elementus:

1) pārbaudāmi pierādījumi, ka konstatētie trūkumi ir novērsti ilgtspējīgā veidā, norādot, ka gaisa pārvadātājs pilnībā ievēro un īsteno attiecīgos drošības standartus;

2) gaisa pārvadātāju atkārtota sertificēšana, ko veic par gaisa pārvadātāju regulatīvo uzraudzību atbildīgās iestādes saskaņā ar *ICAO* procesu, ar pierādījumiem, ka visas darbības ir pienācīgi dokumentētas;

3) pārbaudāmi pierādījumi par to, ka iestādes, kas atbild par gaisa pārvadātāja regulatīvo uzraudzību, ievēro un efektīvi īsteno attiecīgos drošības standartus;

4) par gaisa pārvadātāja regulatīvo uzraudzību atbildīgo iestāžu pārbaudāma spēja īstenot stabilu regulatīvo sistēmu;

5) pārbaudāmi pierādījumi, ka iestādes, kas atbild par gaisa pārvadātāja regulatīvo uzraudzību, veic efektīvu uzraudzību, kas ļauj pienācīgi īstenot un ievērot attiecīgos drošības standartus;

6) informācija, kas savākta *TCO* procesā, neatkarīgi no tā, vai tā ir Aģentūras veikta sākotnējā vai pastāvīgā uzraudzība;

7) pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudēs savāktā informācija.”