KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2023/661

av den 2 december 2022

om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 om de gemensamma kriterier som ska övervägas i samband med genomförande eller upphävande av ett verksamhetsförbud på unionsnivå

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG ([1]), särskilt artikel 3.2, och

av följande skäl:

(1) I förordning (EG) nr 2111/2005 föreskrivs att det ska upprättas en unionsförteckning över de lufttrafikföretag som har förbjudits att bedriva verksamhet på de territorier där fördragen är tillämpliga.

(2) Upprättandet av unionsförteckningen över lufttrafikföretag grundar sig på gemensamma kriterier som fastställts på unionsnivå för att belägga ett lufttrafikföretag med verksamhetsförbud. Dessa gemensamma kriterier anges i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005.

(3) I kommissionens bedömning av förordning (EG) nr 2111/2005 identifierades flera områden på vilka genomförandet av den förordningen skulle kunna förbättras för att ta hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. Under de senaste åren har flygsäkerhetsarbetet fått stöd av nya tekniska framsteg som gjort det möjligt att kunna ”mäta” verifierbara bevis i samband med bedömningen av tredjeländers operatörers kapacitet att uppfylla relevanta säkerhetsnormer och information från rampinspektioner. Dessutom ökar insamlingen av vetenskapliga rön, genom forskningsverksamheten vid Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, vilket ökar byråns förmåga att utvärdera en operatörs säkerhetsstyrningssystem. Det är därför nödvändigt att ändra bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 för att ta hänsyn till denna utveckling.

(4) I de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 finns en förteckning över de faktorer som ska beaktas när ett förbud (eller driftsrestriktioner) övervägs. I enlighet med artikel 4.1 b i förordning (EG) nr 2111/2005 ska unionsförteckningen uppdateras så att ett lufttrafikföretag avförs från den när säkerhetsbristerna har åtgärdats och det inte finns någon annan orsak, på grundval av de gemensamma kriterierna, att låta lufttrafikföretaget stå kvar i denna förteckning. Av öppenhetsskäl är det nödvändigt att förteckna de faktorer som behöver tas i beaktande för att kunna bedöma om de gemensamma kriterierna, vilka låg till grund för att ovannämnda brister identifierades som bristande efterlevnad, inte längre uppfylls.

(5) Ett antal förbättringar kan uppnås genom att ändra bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 om gemensamma kriterier för att överväga att införa [eller upphäva] ett verksamhetsförbud på unionsnivå.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 ska ersättas med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 2 december 2022.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

”BILAGA

Gemensamma kriterier för att överväga ett införande av verksamhetsförbud på unionsnivå

Beslut om åtgärder på unionsnivå ska fattas på grundval av en bedömning av varje enskilt fall. Beroende på omständigheterna i varje enskilt fall kan ett lufttrafikföretag eller samtliga lufttrafikföretag som godkänts i samma stat komma i fråga för åtgärder på unionsnivå.

A. Vid bedömningen av om ett lufttrafikföretag eller samtliga lufttrafikföretag som godkänts i samma stat bör förbjudas helt eller delvis ska det utredas om lufttrafikföretaget uppfyller relevanta säkerhetsnormer, varvid hänsyn ska tas till följande:

1. Bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos ett lufttrafikföretag:

a) Rapporter som visar på allvarliga säkerhetsbrister eller på lufttrafikföretagets fortlöpande underlåtelse att ta itu med brister som upptäckts vid rampinspektioner som genomförts inom ramen för EU:s program för rampinspektioner ([1]) och som lufttrafikföretaget redan informerats om.

b) Brister som konstaterats inom ramen för bestämmelserna om insamling av information i kapitel RAMP i bilaga II till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([2]).

c) Verksamhetsförbud som ett tredjeland har infört för ett lufttrafikföretag på grund av styrkta brister med avseende på relevanta säkerhetsnormer.

d) Styrkt information om olyckor eller allvarliga incidenter som tyder på latenta systemiska säkerhetsbrister.

e) Information som samlats in genom processen för auktorisation av tredjelandsoperatörer, oavsett om det rör sig om inledande eller fortlöpande övervakning som utförs av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*), och särskilt när det gäller åtgärder som byrån av säkerhetsskäl vidtagit i samband med avslag av en ansökan enligt punkt ART.200.e 1 i bilaga II till kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 ([3]) eller för att upphäva eller dra in ett tillstånd enligt punkt ART.235.

2. Bristande förmåga och/eller vilja hos ett lufttrafikföretag att ta itu med säkerhetsbrister som tar sig uttryck i följande:

a) Bristande öppenhet eller brist på adekvat information i rätt tid från ett lufttrafikföretag som svar på en förfrågan från en medlemsstats civila luftfartsmyndigheter, kommissionen eller byrån när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet.

b) Olämplig eller otillräcklig plan för avhjälpande åtgärder som utarbetats som svar på en konstaterad allvarlig säkerhetsbrist.

3. Bristande förmåga och/eller vilja hos de myndigheter som ansvarar för tillsynen över ett lufttrafikföretag att ta itu med säkerhetsbrister, som tar sig uttryck i följande:

a) En annan stats ansvariga myndigheter brister i samarbetet med en medlemsstats civila luftfartsmyndigheter, kommissionen eller byrån, när det rests tvivel avseende säkerheten i den verksamhet som bedrivs av ett lufttrafikföretag som licensierats eller godkänts i den aktuella staten.

b) Bristande förmåga hos de myndigheter som är ansvariga för tillsynen över lufttrafikföretaget att genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsnormerna. Särskild hänsyn bör tas till

i) revisioner och planer för avhjälpande åtgärder i samband med dessa som utarbetats inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationens allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme) eller enligt tillämplig unionsstiftning,

([1]) Europeiska programmet för genomförande av rampinspektioner av luftfartyg som används av tredjelandsoperatörer (Safa) eller av operatörer som står under tillsyn av en annan EU-medlemsstat (Saca).

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

([3]) Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014, s. 12).

ii) om verksamhetstillståndet eller det tekniska tillståndet för det lufttrafikföretag som står under den aktuella statens tillsyn tidigare har dragits in eller om begäran om ett sådant tillstånd tidigare fått avslag av en annan stat,

iii) om lufttrafikföretagets tillstånd inte har utfärdats av den ansvariga myndigheten i den stat där lufttrafikföretaget har sitt huvudsakliga driftställe.

c) Bristande förmåga hos de ansvariga myndigheterna i den stat där det luftfartyg som används av lufttrafikföretaget är registrerat att utöva tillsyn över det luftfartyg som används av lufttrafikföretaget i överensstämmelse med den statens skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

B. När man överväger om unionsförteckningen ska uppdateras så att ett lufttrafikföretag avförs från den på grund av att säkerhetsbristerna har åtgärdats och det inte finns någon annan orsak, på grundval av de gemensamma kriterierna i del A, att låta lufttrafikföretaget stå kvar i denna förteckning, kan följande faktorer i enlighet med artikel 4.1 b i denna förordning fungera som beslutsunderlag:

1. Verifierbara bevis för att konstaterade brister har åtgärdats på ett hållbart sätt, vilket visar att lufttrafikföretaget till fullo uppfyller och tillämpar relevanta säkerhetsnormer.
2. Förnyat godkännande av lufttrafikföretagen, vilket utförs av de myndigheter som ansvarar för tillsynen av lufttrafikföretagen i enlighet med Icao-förfarandet, med bevis för att all verksamhet har dokumenterats på vederbörligt sätt.
3. Verifierbara bevis på att de myndigheter som ansvarar för tillsynen över lufttrafikföretaget följer och effektivt genomför relevanta säkerhetsnormer.
4. Verifierbar förmåga hos de myndigheter som ansvarar för tillsynen av lufttrafikföretaget att upprätthålla ett sunt system för tillsynen.
5. Verifierbara bevis för att de myndigheter som ansvarar för tillsynen av lufttrafikföretaget genomför effektiv tillsyn, så att relevanta säkerhetsnormer verkställs och efterlevs i tillräcklig utsträckning.
6. Information som samlats in genom processen för tredjelandsoperatörer, oavsett om det rör sig om inledande eller fortlöpande övervakning som utförs av byrån.
7. Information som samlats in vid rampinspektionerna.”