COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 11.1.2010
COM(2009)710 final

RAPORTUL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

privind aplicarea Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE

SEC(2009)1735

RAPORTUL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ŞI PARLAMENTUL EUROPEAN

privind aplicarea Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicţii de exploatare pe teritoriul Comunităţii şi de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv şi de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE

1. INTRODUCERE

Regulamentul (CE) nr. 2111/2005[1] de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicţii de exploatare pe teritoriul Comunităţii (denumită în continuare „lista CE") şi de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv a intrat în vigoare la 16 ianuarie 2006, iar Regulamentul (Regulamentul nr. 473/2006 al Comisiei)[2] de stabilire a normelor de aplicare pentru lista CE, prima listă de acest tip având la bază criteriile comune, a fost adoptat la 22 martie 2006 şi a intrat în vigoare la 24 martie 2006 (Regulamentul nr. 474/2006 al Comisiei)[3]. După această dată, lista a fost actualizată de douăsprezece ori.

Prezentul raport analizează aplicarea Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 de stabilire a listei CE în conformitate cu dispoziţiile articolului 14 din regulamentul respectiv.

Detaliile privind stabilirea criteriilor comune de decidere a impunerii unei interdicţii de exploatare (totală sau parţială) asupra transportatorilor aerieni sunt prezentate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei SEC(2009) 1735.

2. 2006 - 2009: TREI ANI DE PUNERE ÎN APLICARE ŞI EXECUTARE

Până în prezent, aplicarea Regulamentului nr. 2111/2005 a condus la 12 actualizări[4] ale listei CE. Actualizările au fost efectuate ca urmare a unei monitorizări continue a activităţii transportatorilor aerieni, indiferent de naţionalitate şi de distribuţia geografică a operaţiunilor.

De la crearea primei liste, în martie 2006, Comisia a investigat peste 400 de transportatori aerieni din peste 30 de ţări.

Astfel cum prevede Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, lista cuprinde două anexe: anexa A, care conţine transportatori aerieni ale căror operaţiuni comerciale sunt supuse unei interdicţii totale pe teritoriul statelor membre, şi anexa B, care conţine transportatorii aerieni ale căror operaţiuni comerciale sunt supuse unor interdicţii sau restricţii de exploatare parţiale pe teritoriul statelor membre.

---

1 JO L 344, 27.12.2005, p. 15.
2 JO L 84, 23.3.2006, p. 8.
3 JO L 84, 23.3.2006, p.14.
4 Iunie 2006, octombrie 2006, martie 2007, iulie 2007, septembrie 2007 (în urma impunerii de interdicţii de exploatare în anumite state membre), noiembrie 2007, martie 2008, iulie 2008, noiembrie 2008, aprilie 2009, iulie 2009 şi noiembrie 2009.

La momentul celei de-a douăsprezecea actualizări (25 noiembrie 2009), lista CE conținea, în anexa A, 5 transportatori individuali[5], precum și toți transportatorii (cel puțin 228) autorizați în 15 țări din afara UE[6], și 8 transportatori aerieni[7] în anexa B.

2.1. Stabilirea și actualizarea listei

Deciziile și avizele referitoare la propunerile Comisiei se bazează exclusiv pe considerente de siguranță și au fost întotdeauna adoptate prin consens. Prin urmare, cu cooperarea permanentă a Parlamentului European și a autorităților naționale aviatice din statele membre, Comisia a adoptat întotdeauna proiectele convenite în cel mai scurt timp posibil, reducând la minimum toate amânările de ordin procedural și administrativ – fiind conștientă de importanța directă și imediată a acestor măsuri pentru siguranța aeriană și pentru cetățenii UE care călătoresc în întreaga lume.

În conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 coroborat cu articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006 de punere în aplicare, transportatorilor aerieni vizați (și autorităților de reglementare corespunzătoare) li se sunt notifică intenția de a se propune includerea lor în lista CE și faptele care au condus la o astfel de decizie.

Transportatorii aerieni în cauză (împreună cu autoritățile de reglementare corespunzătoare) sunt invitați să prezinte, în termenul prevăzut de zece zile, toate observațiile sau documentele pe care le consideră potrivite pentru a se apăra. Prin această procedură se asigură corectitudinea și transparența completă a procesului.

Majoritatea transportatorilor au reacționat prompt la astfel de cereri, solicitând chiar să prezinte și să discute personal cazul cu serviciile competente ale Comisiei și cu reprezentanții statelor membre (în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul nr. 473/2006). În plus, transportatorii respectivi au posibilitatea de a fi audiați de către Comitetul pentru siguranță aeriană înainte de adoptarea deciziei de includere pe lista CE. Până în prezent, toți transportatorii propuși pentru includerea pe lista CE au fost audiați anterior adoptării unei decizii în acest sens.

Până în prezent, nu există cazuri în care să fi fost impusă o interdicție de exploatare fără audierea în prealabil a transportatorului (transportatorilor) aerian (aerieni) în cauză, nici măcar în cazuri urgente – în sensul articolului 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2111/2005 și al articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 473/2006 – când deciziile de actualizare a listei CE pot fi adoptate fără o audiere preliminară. Această situație se aplică în special în cazul în care s-a stabilit că operarea în continuare a unui transportator aerian pe teritoriul Comunității poate constitui un risc serios la adresa siguranței.

---

5 La 25 noiembrie 2009, în conformitate cu Regulamentul [--]/2009, se interzic în Comunitate toate operațiunile următorilor 5 transportatori aerieni: Air Koryo din Republica Populară Democrată Coreană, Air West din Sudan, Ariana Afghan Airlines din Afghanistan, Silverback Cargo Freighters din Rwanda și Siem Reap Airways International din Cambodgia.

6 Benin, Djibouti, Guineea Ecuatorială, Indonezia, Republica Kârgâzstan, Liberia, Sierra Leone, Swaziland, Republica Democratică Congo (RDC), Republica Congo, Sao Tome și Principe, Zambia, Angola (cu excepția transportatorului aerian TAAG, inclus în anexa B), Kazahstan (cu excepția transportatorului Air Astana, inclus în anexa B) și Gabon (cu excepția transportatorilor Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG, incluși în anexa B).

7 TAAG Angola Airlines, Air Astana din Kazahstan, Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG din Gabon, Air Bangladesh, Air Service Comores, Ukraine Mediterranean Airlines din Ucraina.

Trebuie observat că, deși nu există reglementări în acest sens, sunt oferite aceleași oportunități tuturor transportatorilor aerieni ale căror operațiuni sunt interzise în totalitate sau parțial. Acest lucru se realizează prin procesul de evaluare periodică a capacității transportatorilor de a opera în condiții de siguranță, cu posibilitatea eliminării de pe listă după stabilirea deplinei conformități cu standardele de siguranță pertinente.

Pe parcursul ultimilor trei ani au fost organizate o serie de misiuni de inspecție la fața locului, efectuate de echipe de experți ai statelor membre, ai Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) și ai Comisiei, cu rolul de a verifica situația autorităților aviatice civile (inclusiv a transportatorilor aerieni certificați de autoritățile respective) din peste zece țări. Misiunile au avut în vedere atât includerea, cât și posibila eliminare a unor transportatori aerieni de pe listă.

2.2. Criteriile de impunere a unei interdicții totale sau parțiale de exploatare

Criteriile comune de impunere a unei interdicții totale sau parțiale de exploatare și de actualizare a listei prin eliminarea unui transportator sau grup de transportatori aerieni sunt stabilite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Propunerea de includere pe lisată sau de excludere de pe aceasta a unuia sau a mai multor transportatori se poate baza pe unul sau mai multe dintre criteriile respective.

Criteriile în sine au la bază standardele internaționale relevante privind siguranța astfel cum sunt definite la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 – și anume cele stabilite de Convenția de la Chicago și anexele la aceasta sub auspiciile OACI (Organizația Aviației Civile Internaționale) atunci când sunt vizați transportatori din afara Europei, și de *acquis*-ul comunitar privind siguranța aeriană atunci când sunt implicați transportatori comunitari.

Conform articolelor 1 și 2, regulamentul se aplică tuturor transportatorilor care, din motive de siguranță, au primit interdicție de operare pe teritoriul comunitar, indiferent de naționalitate și de rețeaua de rute. De asemenea, regulamentul se aplică exclusiv transportatorilor aerieni care efectuează transporturi aeriene comerciale. Prin urmare, regulamentul se aplică de asemenea transportatorilor aerieni care nu operează în spațiul comunitar, întrucât acesta mai prevede că, atunci când călătoresc în interiorul și exteriorul Comunității, pasagerii trebuie să fie informați dacă linia aeriană pe care o utilizează a primit interdicție de operare pe teritoriul comunitar (articolul 11). Astfel, regulamentul urmărește un dublu scop: interzicerea operării în Comunitate a liniilor aeriene care nu satisfac criteriile comune, precum și informarea călătorilor europeni în privința liniilor aeriene supuse interdicției, protejându-i astfel în cursul călătoriilor în interiorul și în exteriorul Comunității.

Criteriile comune sunt grupate în trei categorii: a) probe obiective care dezvăluie deficiențele transportatorului aerian; b) incapacitatea sau lipsa de voință din partea transportatorului aerian de a remedia deficiențele legate de siguranță și c) incapacitatea sau lipsa de voință a autorității aviatice civile responsabile de supravegherea transportatorului (transportatorilor) aerian (aerieni) în cauză pentru a remedia deficiențele privind siguranța.

2.3. Actualizarea listei

Articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 permite Comisiei, care acționează din proprie inițiativă sau la solicitarea unui stat membru, să actualizeze lista comunitară imediat ce este necesar. De asemenea, articolul 4 cere Comisiei să decidă cel puțin o dată la trei luni

dacă este oportună actualizarea listei comunitare. Pe baza acestui ciclu, au fost efectuate 10 actualizări.

Articolul 6 permite unui stat membru, în caz de urgență, să reacționeze la o problemă de siguranță neprevăzută prin impunerea unei interdicții de exploatare imediate pe propriul său teritoriu. În cazul în care statele membre impun interdicții de operare (totale sau parțiale) pe teritoriul propriu, regulamentul le obligă să informeze imediat Comisia și să solicite actualizarea listei pentru a se examina dacă interdicțiile totale sau parțiale respective ar trebui să fie extinse la întregul teritoriu comunitar. Au fost impuse măsuri excepționale sub formă de interdicții totale sau parțiale la nivel național în 10 rânduri, iar lista a fost actualizată o dată în conformitate cu această procedură excepțională în septembrie 2007[8], în timp ce interdicțiile ulterioare au fost extinse pe întreg teritoriul comunitar cu ocazia actualizărilor regulate.

Articolul 5 din regulament se referă la situația în care este evident că operarea în continuare a unui transportator aerian pe teritoriul Comunității poate constitui un risc serios la adresa siguranței. Dacă un astfel de risc nu a fost soluționat în mod satisfăcător prin măsurile urgente luate de statul (statele) membru(e) în cauză în conformitate cu articolul 6, Comisia poate impune în mod provizoriu interdicția de exploatare a transportatorului aerian sau poate modifica condițiile interdicției de exploatare impuse deja unui transportator aerian. Nu au fost identificate astfel de situații până în prezent și, prin urmare, nu au fost impuse măsuri provizorii.

2.4. Comunicarea și informarea pasagerilor

Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 acordă o importanță egală comunicării și informării pasagerilor în ceea ce privește transportatorii în cauză, pentru a le permite luarea de decizii informate privind planurile de călătorie pe calea aerului.

Regulamentul stipulează că toți pasagerii trebuie să fie informați în privința identității transportatorului aerian (a transportatorilor aerieni) care operează un zbor pentru care fac o rezervare atunci când zborul are punctul de plecare sau de sosire pe un aeroport comunitar sau face parte dintr-o călătorie care începe sau se încheie pe teritoriul unui stat membru. În plus, în cazul în care transportatorul sau transportatorii aerieni efectivi se modifică după rezervare, pasagerii trebuie să fie informați cât mai repede posibil în privința identității transportatorului sau a transportatorilor noi care operează orice parte a călătoriei în cauză.

Comisia a adoptat numeroase inițiative de sensibilizare a pasagerilor în privința dreptului la informare prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 – de exemplu prin afișe și broșuri distribuite în aeroporturile din Comunitate.

În plus, pentru a furniza informații specifice privind identitatea transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții în spațiul CE, Comisia a înființat un site web dedicat[9], care este actualizat imediat după actualizarea listei CE. Conform obligației prevăzute în regulament, autoritățile naționale aviatice din țările membre elaborează programe de informare a pasagerilor în privința drepturilor lor și furnizează link-uri către informații detaliate de pe site-ul web al Comisiei.

---

[8] Italia și Germania (în ceea ce privește Ukrainian Mediterranean Airlines - Ucraina) și Regatul Unit (în ceea ce privește Mahan Air - Iran)

[9] http://ec.europa.eu/transport/air-ban

În plus, peste 40 000 de agenții de voiaj din UE sunt notificate imediat în privința modificării listei CE, astfel încât să își poată informa clienții în conformitate cu dispozițiile legislației comunitare. Astfel de informații le permit, de asemenea, să ofere alternative adecvate clienților al căror itinerar a fost afectat în urma interdicției aplicate unui transportator. Au fost stabilite legături similare cu asociații internaționale ale agențiilor de voiaj, organizații regionale și internaționale reprezentând aeroporturile și liniile aeriene, autorități aviatice naționale din afara Europei și cu unele secțiuni ale presei specializate în transport aerian (inclusiv un număr de site-uri realizate pe bază de voluntariat de apărători ai siguranței aeriene), turism și drepturile consumatorului. Comisia își reafirmă recunoștința față de toate aceste părți pentru sprijinul în asigurarea difuzării listei CE pe scară cât mai largă posibil, în interesul general al siguranței aeriene la nivel european și internațional.

În plus, noul regulament privind codul de conduită pentru sisteme informatizate de rezervare (SIR) adoptat în ianuarie 2009 a completat aceste dispoziții, astfel încât să se garanteze că: a) zborurile operate de transportatori aerieni prezenți pe lista CE sunt indicate în mod clar și specific pe afișaj; și b) vânzătorii de sisteme SIR introduc un simbol specific pe afișajul SIR pe care utilizatorii să îl poată identifica, în scopul informării pasagerilor cu privire la identitatea transportatorului aerian, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

În acest context, Comisia a stabilit canale de comunicare care să permită notificarea SIR în mod detaliat, clar și prompt în privința tuturor actualizărilor listei CE.

3. EVALUAREA FUNCȚIONĂRII REGULAMENTULUI ÎN PRACTICĂ

Crearea și evoluția listei CE în ultimii trei ani poate fi descrisă ca un succes din toate punctele de vedere. În prezent, pe plan internațional, lista este considerată un instrument eficient de asigurare a unui nivel înalt de siguranță pentru publicul călător, prin aplicarea standardelor pertinente privind siguranța aeriană.

3.1. Caracterul temporar al unei interdicții

Într-un număr de cazuri, transportatorii aerieni supuși unei interdicții au recunoscut faptul că siguranța a scăzut sub standardele internaționale și au inițiat și finalizat cu succes o serie de acțiuni corective și de remediere. În consecință, transportatorii aerieni respectivi au fost eliminați de pe listă. Acest fapt demonstrează că interdicția reprezintă o măsură temporară și proporțională, menținută doar până când un transportator aerian supus unei interdicții (sau restricții) poate demonstra că a remediat definitiv toate deficiențele de siguranță constatate anterior și că își desfășoară activitatea în conformitate cu standardele de siguranță corespunzătoare. Acesta a fost cazul și atunci când transportatorii aerieni au fost incluși în lista CE ca urmare a unor deficiențe de siguranță identificate de către autoritatea aviatică civilă din propriul stat. În aceste cazuri, progresele obținute atât de transportatorii aerieni, cât și de autoritățile lor privind autorizarea și supravegherea operațiunilor a condus la eliminarea interdicției totale asupra operațiunilor și, în unele cazuri, la transferul în anexa B.

Caracterul temporar al unei interdicții totale sau parțiale este asigurat de monitorizarea continuă a activității transportatorilor aerieni supuși interdicției. Monitorizarea se desfășoară prin intermediul transmiterii de rapoarte periodice de către transportatorii aerieni supuși interdicției și autoritățile lor, al schimburilor de informații cu autorități din alte țări din afara UE și cu organizații internaționale, precum și al misiunilor de verificare a aplicării acțiunilor prevăzute în planurile de măsuri corective. Toate aceste informații sunt transmise în mod

permanent Comitetului pentru Siguranța Aeriană, oferindu-i posibilitatea să adopte avize bine documentate privind nivelul de siguranță atât al transportatorilor în cauză, cât și al autorităților acestora.

În cadrul unei alte proceduri, unii transportatori sunt „eliminați” în mod regulat din lista CE ca urmare a încetării operațiunilor și a anulării certificatului de operator aerian de către autoritățile de reglementare, în multe cazuri ca urmare directă a impunerii interdicției CE.

3.2. Efectul preventiv și disuasiv

În unele cazuri, atunci când Comisia a prezentat elemente probatorii verificate ale unor deficiențe grave privind unul sau mai mulți transportatori aerieni, statele au acționat într-o manieră proactivă fie prin suspendarea certificatelor de operator aerian ale transportatorilor în cauză, fie prin impunerea de restricții precise de operare în spațiul aerian al statelor membre. Ca urmare, statele respective au inițiat acțiuni corective și de remediere ample, prin care se verifică dacă transportatorii aerieni au pus în aplicare acțiuni corective adecvate de prevenire a reapariției deficiențelor legate de siguranță manifestate anterior. În această etapă, suspendarea sau restricțiile precise au fost ridicate. Acest proces, prin care cazurile sunt soluționate în urma cooperării dintre Comisie și părțile implicate, fără a fi necesar să se recurgă la o interdicție ca măsură punitivă finală, a cunoscut o răspândire accentuată.

3.3. Relevanță globală

O mărturie clară a importanței acordate listei CE în afara Europei este reprezentată de decizia unui număr de state non-europene de a respecta în mod voluntar lista în forma publicată și actualizată de către Comisie, ceea ce presupune că transportatorii incluși în listă sunt considerați ca neîndeplinind standardele de siguranță relevante și, prin urmare, sunt supuși interdicției de a opera pe teritoriul statelor respective.

Importanța crescândă a rezultatelor rapoartelor de audit ale OACI USOAP pentru actualizarea listei CE mai arată că în Comunitate au fost impuse interdicții de exploatare asupra unor transportatori din state cu un nivel înalt de nerespectare a standardelor și practicilor recomandate (SARP-uri) ale OACI, precum și în cazurile în care auditurile OACI au avut ca rezultat publicarea unor probleme semnificative de siguranță, în conformitate cu articolul 54 din Convenția de la Chicago. Aplicarea Regulamentului nr. 2111/2005 demonstrează eforturile Comunității de punere în practică a standardelor internaționale de siguranță prin solicitarea adresată transportatorilor aerieni și autorităților responsabile cu supravegherea aplicării standardelor de securitate de a soluționa în mod satisfăcător deficiențele de securitate identificate de rapoartele de audit ale USOAP înainte de a relua (sau începe) operațiunile în Comunitatea Europeană.

Trebuie menționat că transportatorii aerieni din statele în care procedura OACI USOAP a identificat probleme considerabile de îndeplinire a obligațiilor de supraveghere a siguranței (cu un procent de aplicare a OACI SARP mai redus de 75%), inclusiv din statele în care OACI a constatat existența unor probleme semnificative de siguranță, au fost supuși unei interdicții totale de exploatare pe teritoriul comunitar. În acest sens, atunci când rapoartele OACI USOAP dezvăluie deficiențe grave ale neaplicării standardelor de siguranță, combinate cu probleme semnificative de siguranță, includerea pe lista CE constituie cea mai frecventă măsură adoptată de statele membre UE în sprijinul aplicării dispozițiilor Convenției de la Chicago, care prevăd că certificatele, licențele și echipamentele sunt recunoscute de către

statele contractante atunci când acestea sunt eliberate în conformitate cu cerințe care sunt echivalente sau superioare standardelor minime (OACI).

Prin schimburi periodice de informații privind siguranța cu OACI, Comisia a obținut date suplimentare referitoare la gradul de respectare a siguranței în diverse regiuni ale lumii, adaptându-și, atunci când a fost necesar, proiectele de asistență tehnică.

După crearea primei liste CE, în cazurile în care monitorizarea continuă a condițiilor de siguranță dintr-o țară a arătat că deficiențele de siguranță persistă în ciuda punerii în aplicare a proiectelor de asistență tehnică de către OACI, alte organizații regionale sau de către Comisie, interzicerea operațiunilor transportatorilor aerieni a rămas în continuare cea mai importantă măsură cu caracter preventiv.

3.4. O cooperare mai strânsă cu țările terțe și organizațiile internaționale

Existența listei CE a condus la o cooperare mai strânsă între Comunitate, țările non-UE și organizațiile internaționale, în scopul verificării respectării de către transportatorii aerieni a standardelor de siguranță relevante și, în consecință, al îmbunătățirii supravegherii siguranței aeriene internaționale în general.

Mai mult, în acest context, Comisia cooperează îndeaproape cu secretariatul OACI și Comisia pentru navigație aeronautică în vederea unei mai bune înțelegeri a proiectelor desfășurate de OACI în diferite regiuni ale lumii (proiectele COSCAP). Această cooperare permite Comisiei, de asemenea, să înțeleagă mai bine maniera de evaluare de către OACI a condițiilor de siguranță din diferitele state verificate în cadrul programului USOAP și, în special, să obțină informații privind rezultatele monitorizării permanente a evoluțiilor din statele respective prin cooperarea cu oficiile regionale ale OACI.

De asemenea, după 2005, Comisia a sprijinit financiar diferite proiecte ale OACI (proiectele COSCAP). În general, proiectele urmăresc ameliorarea siguranței aeriene, încurajarea adoptării de standarde internaționale privind siguranța aeriană și armonizarea/convergența normelor, formarea personalului administrativ din aviația civilă și furnizarea de asistență suplimentară privind operațiunile, aerodromurile, ATM sau mediul.

În general, Comisia a desfășurat proiectele de asistență tehnică având în vedere obiectivele de siguranță ale OACI pentru perioada 2008-2011 și căutând să sprijine autoritățile aviatice civile din alte state contractante OACI în vederea punerii consecvente în aplicare a standardelor internaționale prin întărirea capacității acestora de a-și exercita efectiv competențele de supraveghere reglementară.

4. LECȚII PENTRU VIITOR

Aplicarea listei CE a demonstrat, pe de o parte, că aceasta reprezintă un instrument util, care contribuie la asigurarea unui nivel înalt al siguranței în Comunitate. Pe de altă parte, acest instrument nu poate fi considerat un substitut al respectării condițiilor de siguranță de către companiile aeriene. Lista CE are două limitări: 1) includerea pe lista CE este condiționată de existența unor informații efective și verificabile; 2) includerea pe lista CE constituie o interdicție de operare doar în Europa, liniile aeriene supuse interdicției continuând să opereze în alte regiuni ale lumii. Prin urmare, este necesară încurajarea și intensificarea la nivel internațional a schimburilor de informații verificabile și fiabile.

Într-adevăr, aplicarea listei CE în ultimii trei ani a arătat că obiectivul înființării și menținerii unui nivel înalt de siguranță pe plan mondial poate fi atins doar dacă standardele de siguranță OACI sunt respectate în mod efectiv. Prin urmare, sunt necesare acțiuni adecvate prin care să se asigure respectarea în fapt a acestor standarde atât la nivelul statului, cât și al transportatorilor aerieni individuali.

Există, prin urmare, un număr de domenii în care Comisia intenționează să își extindă politicile în ceea ce privește atât măsurile interne, cât și cele externe.

A. Măsuri interne

1. Îmbunătățirea cadrului legislativ privind impunerea/eliminarea interdicțiilor de exploatare

Experiența semnificativă dobândită în ultimii trei ani de aplicare a Regulamentului nr. 2111/2005 conține o serie de exemple care ilustrează necesitatea unor dispoziții de aplicare mai detaliate.

Prin urmare, Comisia va lansa, în paralel cu activitățile sale la nivel internațional, o inițiativă de formulare a unor dispoziții mai detaliate prin intermediul unei modificări a legislației de punere în aplicare. Aceste propuneri vor clarifica anumite aspecte ale regulamentului, cum ar fi: acțiunile care trebuie adoptate de către statele membre în care a avut loc o tentativă de încălcare a interdicției CE (inclusiv survolările); definițiile zborurilor care nu sunt vizate de interdicția de exploatare (cum ar fi zborurile de transbordare, zborurile de inspecție, zborurile private, zborurile oficiale, zborurile tehnice etc.); modul de înregistrare a deciziilor adoptate de unele țări de a restricționa certificatele de operator aerian ale propriilor transportatori aerieni privind zborurile în UE.

2. Consolidarea programului SAFA al CE

Îmbunătățirile aduse funcționării programului SAFA al CE în 2008 au permis Comisiei și statelor membre o mai bună înțelegere a rezultatelor diferiților transportatori. Aceste îmbunătățiri au inclus analize periodice ale informațiilor conținute în bazele de date ale AESA, armonizarea procedurilor de formare și calificare a inspectorilor, precum și introducerea de inspecții specifice. Inspecțiile la sol ale aeronavelor efectuate în conformitate cu programul SAFA al CE, în special tratarea cu prioritate a acestora, s-au dovedit instrumente eficiente de detectare a deficiențelor de siguranță, permițând statelor membre să reacționeze prompt pentru a reduce eventualele riscuri. Prin urmare, Comisia urmărește să perfecționeze în continuare instrumentele juridice existente prin introducerea unui număr minim de inspecții efectuate de statele membre, în vederea creșterii fiabilității rezultatelor unor astfel de inspecții.

3. Modernizarea sistemului CE de investigare a accidentelor

Informațiile rezultate în urma investigării accidentelor și incidentelor reprezintă o sursă de informare tot mai frecvent utilizată în procesul de actualizare a listei CE. De la punerea în aplicare a Directivei 94/56/CE privind investigarea accidentelor s-a constatat că, în comparație cu situația din 1994, există considerabil mai multe discrepanțe privind capacitatea de investigare între statele membre UE. Cadrul instituțional și juridic al siguranței aviatice din UE s-a modificat substanțial după adoptarea directivei. Aeronavele și sistemele acestora sunt tot mai complexe, ceea ce înseamnă, între altele, că investigarea accidentelor necesită

competențe și echipamente considerabil mai diversificate și specializate decât cele din deceniul trecut.

La 29 octombrie, Comisia a adoptat propuneri [COM(2009) 611 final] de modernizare a cadrului legislativ existent privind investigarea accidentelor și de întărire a capacității de investigare europene prin propunerea creării unei rețele de organisme de investigare a accidentelor, clarificarea rolului AESA în domeniu, accelerarea punerii în aplicare a recomandărilor privind siguranța, întărirea protecției informațiilor sensibile referitoare la siguranță și stabilirea de standarde comune privind disponibilitatea listelor de pasageri.

4. Creșterea numărului de proiecte și activități de asistență tehnică

Aplicarea Regulamentului nr. 2111/2005 a arătat că, în timp ce aplicarea unei interdicții asupra unui transportator aerian sau grup de transportatori aerieni este necesară pentru a reduce riscurile la adresa siguranței, autoritățile aviatice civile cu responsabilități de supraveghere a transportatorilor pot de asemenea beneficia de sprijin prin măsuri adecvate de asistență tehnică.

Comisia rămâne angajată și implicată în diferite proiecte de asistență tehnică prin care se oferă autorităților aviatice civile posibilitatea de a-și soluționa dificultățile în maniera cea mai eficientă. Totodată, Comisia intenționează să își continue și să își extindă sfera activităților de asistență tehnică în special în Africa, cu sprijinul AESA. Această acțiune ar urma să contribuie la stabilirea de parteneriate privilegiate cu autoritățile aviatice civile, în vederea asigurării unui nivel înalt și uniform al siguranței aviatice, precum și a reducerii costurilor administrative din industria aviatică.

La nivel internațional, Comisia intenționează să sprijine în continuare eforturile OACI de a răspunde necesităților aviației civile internaționale circumscrise Planului global pentru siguranță aviatică prin ameliorarea coordonării eforturilor globale de sprijinire a țărilor în vederea întăririi siguranței, în special a țărilor în care OACI semnalează probleme semnificative de siguranță și în care rapoartele de audit constată deficiențe importante în aplicarea standardelor internaționale de siguranță. Aceasta ar urma să conducă la o armonizare globală în domeniul siguranței și la creșterea eficienței proiectelor de asistență tehnică prin coordonare consecventă, inclusiv în ceea ce privește programele regionale importante, precum „Planul regional complet de siguranță aviatică în Africa”.

B. Măsuri internaționale

1. Legături mai puternice cu țările non-UE

Aplicarea listei CE a arătat că siguranța poate fi considerată un „catalizator” în dezvoltarea relațiilor dintre țările non-UE în domeniul aviatic. Comunitatea s-a bucurat de avantaje semnificative ca urmare a cooperării permanente cu partenerii săi. În consecință, Comisia va căuta să întrețină legături solide cu partenerii care urmăresc același obiective de siguranță.

Comisia intenționează să își consolideze cooperarea continuă cu partenerii strategici, în vederea facilitării schimbului de date privind siguranța și a stabilirii unei rețele de interlocutori de încredere necesari atât pentru evaluarea aspectelor de siguranță caracteristice diferitelor organizații implicate în procesele de fabricație, exploatare, întreținere și formare, cât și pentru aplicarea programelor de siguranță la nivel statal. O astfel de cooperare ar trebui să includă, de asemenea, schimburi de date de siguranță comparabile privind inspecțiile la sol,

cu obiectivul de a uniformiza cât mai mult posibil formatul general al sistemului de raportare a datelor privind siguranța, în scopul ameliorării capacității datelor utilizate.

Pe lângă cooperarea în domeniul schimbului de informații, astfel de legături ar trebui să accelereze convergența între măsurile recomandate în urma evaluării și acțiunile întreprinse în scopul remedierii deficiențelor constatate de către țările terțe.

2. Extinderea schimbului de date de siguranță

Utilizarea de date de siguranță fiabile și verificabile a reprezentat esența aplicării Regulamentului nr. 2111/2005. Schimburile de date de siguranță privind activitatea transportatorilor aerieni, statul de înmatriculare al aeronavei și nivelul activităților de supraveghere desfășurate de către autorități a permis în repetate rânduri adoptarea la nivel comunitar de măsuri similare celor adoptate în alte țări.

Totuși, aceste schimburi au demonstrat, între altele, necesitatea ca datele de siguranță să fie trasabile, obiective, cuantificabile și bazate pe o înțelegere comună a criteriilor de care depind pentru a fi utilizate ca indicatori de performanță fiabili.

Cerințele pertinente ale OACI (anexa 6, partea I, 4.2.2.2) au fost modificate în noiembrie 2008, astfel încât statele semnatare au obligația de a stabili proceduri de supraveghere a activității transportatorilor aerieni străini pe teritoriul propriu și de a lua măsurile corespunzătoare. Prin urmare, rezultatele programului SAFA al CE utilizate în cursul aplicării Regulamentului nr. 2111/2005 demonstrează capacitatea Comunității de a coopera cu statele non-UE, ilustrată de propunerea privind dezvoltarea la nivel internațional a unui program de inspecții la sol a aeronavelor prin proceduri care sunt larg răspândite în Comunitate. Aceasta va permite armonizarea și standardizarea informațiilor obținute în urma unor astfel de inspecții. Astfel, informațiile vor deveni compatibile, ceea ce va încuraja cooperarea între state, cu urmări benefice în procesul de adoptare a unor decizii obiective privind performanțele de siguranță ale transportatorilor aerieni.

3. Aplicarea de interdicții la nivel mondial împotriva transportatorilor aerieni nesiguri

Aplicarea Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 a dezvăluit în ce măsură statele membre, partenerii SEE și Elveția își întemeiază deciziile privind siguranța pe rezultatele auditurilor de securitate ale OACI desfășurate în cadrul programului USOAP.

Respectarea continuă a diferitelor remedii adoptate de transportatorii aerieni și autoritățile aviatice civile este cea care a permis impunerea, dar și ridicarea interdicțiilor de exploatare. În plus, în țările în care OACI semnalează probleme semnificative de siguranță în urma unui audit USOAP sau în care rapoartele de audit dezvăluie deficiențe grave și numeroase, Comisia va continua să se asigure că liniile aeriene autorizate în aceste țări nu au permisiunea de a opera pe teritoriul comunitar până când autoritățile acestora nu garantează conformitatea cu standardele OACI. Impunerea unei interdicții (totale sau parțiale împotriva unora sau a tuturor transportatorilor licențiați într-un stat) va rămâne măsura necesară atunci când cooperarea nu este suficientă pentru a diminua riscurile la adresa siguranței.

Aplicarea Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 a demonstrat necesitatea urmării consecvente de către comunitatea internațională a standardelor OACI și a practicilor recomandate (SARP). Pentru a încuraja respectarea acestor standarde, Comisia intenționează să propună, în

conformitate cu competențele prevăzute la articolul 54 din Convenția de la Chicago, adoptarea de către Consiliul OACI a următoarelor măsuri:

(a) Publicarea deschisă a problemelor semnificative de siguranță semnalate de către auditurile USOAP, în scopul informării publicului larg;

(b) Stabilirea unui nivel minim al riscului acceptabil la adresa siguranței, la a cărui depășire se recomandă anularea licențelor transportatorilor aerieni autorizați în statele în care absența standardelor OACI îi plasează deasupra unui astfel de nivel;

(c) Adoptarea unei decizii de către OACI privind asumarea unui rol mai activ de coordonare a activităților de asistență a „donatorilor" importanți, în vederea ameliorării situației siguranței după realizarea auditurilor.

O astfel de inițiativă este menită să promoveze respectarea standardelor internaționale de siguranță de către toate statele semnatare OACI, asigurându-se astfel un nivel înalt de siguranță la nivel mondial, și nu doar în cazurile în care se aplică instrumente juridice precum regulamentul (CE) menționat. Aceasta va avea rolul *de facto* al unei liste internaționale a transportatorilor interzișii.

Propunerile de consolidare a activităților internaționale în toate aspectele legate de siguranța aeriană vor fi dezvoltate și prezentate în cadrul următoarei conferințe internaționale privind siguranța care va fi organizată de OACI în martie 2010, reprezentând contribuția europeană la acest eveniment. Conferința trebuie să pregătească terenul în vederea dezvoltării unei noi politici în domeniul siguranței și să conducă la adoptarea unor decizii importante în cadrul OACI cu ocazia reuniunii sale generale din septembrie 2010.