

Środa 16 listopad 2005

## Artykuł 16

## Uchylenie

Niniejszym uchyla się art. 9 dyrektywy 2004/36/WE.

## Artykuł 17

## Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwadzieścia dni po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Art. 10-12 stosuje się od ... (\*), a art. 13 stosuje się od ... (\*\*).

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

(\*) Sześć miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(\*\*) Jeden rok od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia

## ZAŁĄCZNIK

WSPÓLNE KRYTERIA PRZY ROZPATRYWANIU ZAKAZU PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI  
ZE WZGLĘDÓW BEZPIECZEŃSTWA NA POZIOMIE WSPÓLNOTY

Decyzje o działaniu na poziomie Wspólnoty podejmowane są na zasadzie indywidualnej. W zależności od wyników analizy indywidualnych przypadków, przewoźnik lub wszyscy przewoźnicy posiadający licencję w tym samym państwie mogłyby zostać objęci działaniem na poziomie Wspólnoty.

Rozpatrując czy dany przewoźnik lotniczy powinien podlegać całkowitemu lub częściowemu zakazowi prowadzenia działalności, ocenia się czy przewoźnik lotniczy spełnia odpowiednie normy bezpieczeństwa, biorąc pod uwagę:

1. Potwierdzone dowody poważnych niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa ze strony przewoźnika lotniczego:
  - sprawozdania wykazujące poważne niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa lub trwałe zaniechanie ze strony przewoźnika poprawy niedociągnięć ujawnionych w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzanych w ramach programu SAFA, o których wcześniej poinformowano przewoźnika;
  - poważne niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa ujawnione w ramach stosowania przepisów w sprawie gromadzenia informacji przewidzianych w art. 3 dyrektywy 2004/36/WE w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty;
  - zakaz prowadzenia działalności nałożony na przewoźnika przez kraj trzeci z powodu udokumentowanych niedociągnięć w odniesieniu do międzynarodowych norm bezpieczeństwa;
  - informacje związane ze udokumentowanymi wypadkami i poważnymi incydentami, wskazujące na występowanie utajonych systemowych niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa;

Środa 16 listopad 2005

2. Brak zdolności lub chęci ze strony przewoźnika lotniczego do skorygowania niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa wykazany:
  - brakiem przejrzystości lub nieudzieleniem przez przewoźnika w terminie odpowiedniej odpowiedzi na zapytanie organów lotnictwa cywilnego Państwa Członkowskiego dotyczące kwestii związanej z bezpieczeństwem prowadzonych przez niego lotów;
  - przedstawieniem niewłaściwego lub niewystarczającego planu działania w zakresie środków zaradczych w odpowiedzi na stwierdzone poważne niedociągnięcie w zakresie bezpieczeństwa.
3. Brak zdolności lub chęci ze strony organów odpowiedzialnych za nadzorowanie przewoźnika lotniczego do skorygowania niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa wykazany:
  - brakiem współpracy organów lotnictwa cywilnego Państwa Członkowskiego z właściwymi organami innego państwa w momencie pojawienia się obaw co do bezpieczeństwa lotów wykonywanych przez przewoźnika posiadającego licencję lub pozwolenie na prowadzenie działalności w tym państwie;
  - niewystarczającą zdolnością właściwych organów odpowiedzialnych za nadzorowanie przewoźnika, do wdrażania i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa. Należy zwrócić szczególną uwagę na:
    - a) audyty oraz związane z nimi plany działania dotyczące środków zaradczych ustanowione w ramach światowego programu audytu w zakresie kontroli bezpieczeństwa Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) lub na mocy obowiązujących przepisów prawa wspólnotowego;
    - b) fakt, czy pozwolenie na prowadzenie działalności lub zezwolenie techniczne wydane przewoźnikowi znajdującemu się pod nadzorem tego państwa zostało wcześniej odrzucone lub uchylone przez inne państwo;
    - c) pozwolenie na prowadzenie działalności przewoźnika lotniczego nie zostało wydane przez właściwy organ państwa, w którym przewoźnik posiada swoje główne miejsce prowadzenia działalności.
  - niewystarczającą zdolnością właściwych organów państwa, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny wykorzystywany przez przewoźnika lotniczego, do nadzorowania statku powietrznego wykorzystywanego przez przewoźnika zgodnie z obowiązkami tego państwa wynikającymi z Konwencji z Chicago.

P6\_TA(2005)0429

### Bohunice V1 \*

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady dotyczącego wdrożenia protokołu nr 9 dołączonego do Aktu dotyczącego warunków przystąpienia do Unii Europejskiej Republiki Czeskiej, Estonii, Cypru, Łotwy, Litwy, Węgier, Malty, Polski, Słowenii i Słowacji, w sprawie elektrowni jądrowej Bohunice V1 na Słowacji (COM(2004)0624 — C6-0205/2004 — 2004/0221(CNS))**

(Procedura konsultacji)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Radzie (COM(2004)0624) <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając art. 203 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej, na mocy którego Rada skonsultowała się z Parlamentem (C6-0205/2004),
- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz opinię Komisji Budżetowej (A6-0282/2005),

<sup>(1)</sup> Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.