

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2023/661 DE LA COMMISSION**du 2 décembre 2022****modifiant le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les critères communs à prendre en considération aux fins de la mise en place ou de la levée d'une interdiction d'exploitation au niveau de l'Union**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 3, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 2111/2005 prévoit l'établissement d'une liste de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation sur les territoires auxquels les traités s'appliquent.
- (2) L'établissement de la liste de l'Union des transporteurs aériens repose sur des critères communs pour imposer une interdiction d'exploitation à un transporteur aérien établis au niveau de l'Union. Ces critères communs sont énoncés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (3) Une évaluation du règlement (CE) n° 2111/2005 réalisée par la Commission a mis en évidence plusieurs domaines dans lesquels la mise en œuvre dudit règlement pourrait être améliorée afin de tenir compte des évolutions scientifiques et techniques. Ces dernières années, la gestion de la sécurité aérienne a été soutenue par de nouvelles avancées techniques qui ont permis de mesurer des éléments de preuve vérifiables en relation avec l'évaluation des capacités des exploitants de pays tiers et des informations découlant des inspections au sol, aux fins du respect des normes de sécurité applicables. En outre, la collecte de connaissances scientifiques, grâce aux activités de recherche de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, renforce sa capacité à évaluer un système de gestion de la sécurité d'un exploitant. Il est donc nécessaire de modifier l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005 pour tenir compte de ces évolutions.
- (4) Les critères communs énoncés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005 énumèrent les éléments à prendre en considération lorsqu'il est envisagé d'imposer une interdiction (ou des restrictions d'exploitation). Conformément à l'article 4, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 2111/2005, la liste de l'Union doit être mise à jour afin de retirer un transporteur aérien de cette liste lorsqu'il a été remédié aux manquements en matière de sécurité et qu'il n'existe aucune autre raison, sur la base des critères communs, de maintenir le transporteur aérien sur cette liste. Pour des raisons de transparence, il est nécessaire d'énumérer les éléments nécessaires à l'évaluation lorsque les critères communs sur la base desquels les manquements en matière de sécurité ont été établis ne sont plus remplis.
- (5) Un certain nombre d'améliorations peuvent être apportées en modifiant l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005 relative aux critères communs utilisés pour envisager d'imposer [ou de lever] une interdiction d'exploitation au niveau de l'Union,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005 est remplacée par l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le 2 décembre 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

«ANNEXE

Critères communs à envisager pour imposer une interdiction d'exploitation au niveau de l'Union

Les décisions d'agir au niveau de l'Union sont prises au cas par cas. En fonction de chaque cas, un transporteur ou tous les transporteurs certifiés dans un même État pourraient faire l'objet d'une mesure au niveau de l'Union.

- A. Lors de l'examen de la question de savoir si un transporteur aérien ou tous les transporteurs certifiés doivent faire l'objet d'une interdiction totale ou partielle, les éléments suivants sont pris en compte pour évaluer si le transporteur aérien satisfait aux normes de sécurité applicables:
1. Informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part d'un transporteur aérien:
 - a) rapports révélant de sérieux manquements en matière de sécurité, ou une incapacité persistante de la part du transporteur à remédier à des manquements décelés lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme d'inspection au sol de l'UE ⁽¹⁾ et précédemment communiqués au transporteur;
 - b) lacunes constatées dans le cadre des dispositions relatives à la collecte d'informations figurant à l'annexe II, sous-partie RAMP, du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽²⁾;
 - c) interdiction d'exploitation prononcée à l'encontre d'un transporteur par un pays tiers en raison de manquements prouvés au regard des normes internationales de sécurité;
 - d) informations étayées relatives à un accident ou à un grave incident, révélant des manquements systémiques latents en matière de sécurité;
 - e) informations recueillies dans le cadre de la procédure d'autorisation des exploitants de pays tiers, qu'il s'agisse d'une surveillance initiale ou continue effectuée par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence»), et notamment eu égard aux mesures prises par l'Agence en lien avec le rejet d'une demande au titre du point ART.200 e) 1) de l'annexe II du règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission ⁽³⁾ ou la suspension ou le retrait d'une autorisation au titre du point ART.235, pour des raisons de sécurité.
 2. Lacune dans la capacité et/ou réticence d'un transporteur aérien à traiter des manquements en matière de sécurité, démontrée par:
 - a) un manque de transparence ou de communication adéquate et rapide de la part d'un transporteur à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile d'un État membre, par la Commission ou par l'Agence concernant la sécurité de son exploitation;
 - b) le caractère inapproprié ou insuffisant du plan de mesures correctives élaboré en réponse à un grave manquement décelé en matière de sécurité.
 3. Lacune dans la capacité et/ou réticence des autorités chargées de la surveillance d'un transporteur aérien à traiter des manquements en matière de sécurité, démontrée par:
 - a) un manque de coopération avec l'autorité de l'aviation civile d'un État membre, de la part des autorités compétentes d'un autre État, lorsque des craintes quant à la sécurité de l'exploitation d'un transporteur licencié ou certifié dans cet État ont été émises;
 - b) une capacité insuffisante des autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire du transporteur à mettre en œuvre et à faire respecter les normes de sécurité applicables. Il est tout particulièrement tenu compte des éléments suivants:
 - i) les audits et plans de mesures correctives s'y rapportant, mis en place dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité de l'OACI ou en vertu de toute législation communautaire applicable;

⁽¹⁾ Programme européen concernant la réalisation d'inspections au sol sur des aéronefs utilisés par des exploitants de pays tiers (SAFA) ou utilisés par des exploitants sous la surveillance réglementaire d'un autre État membre de l'UE (SACA).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

- ii) la question de savoir si l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'un transporteur relevant de la surveillance de l'État concerné ont précédemment été refusés ou annulés par un autre État;
 - iii) le certificat de l'opérateur aérien n'a pas été délivré par l'autorité compétente de l'État dans lequel le transporteur exerce son activité à titre principal;
- c) une capacité insuffisante des autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef utilisé par le transporteur aérien est enregistré à procéder à la surveillance de l'aéronef utilisé par le transporteur conformément aux obligations lui incombant en vertu de la convention de Chicago.
- B. Conformément à l'article 4, paragraphe 1, point b), du présent règlement, pour déterminer si la liste de l'Union doit être mise à jour pour retirer un transporteur aérien de la liste parce qu'il a été remédié aux manquements en matière de sécurité et qu'il n'existe aucune autre raison, sur la base des critères communs énumérés à la section A, de maintenir le transporteur aérien sur la liste de l'Union, les éléments suivants peuvent être considérés comme apportant une preuve à cet égard:
1. la preuve vérifiable que les manquements constatés ont été corrigés de manière durable, indiquant que le transporteur aérien respecte pleinement et met en œuvre les normes de sécurité applicables;
 2. la recertification des transporteurs aériens effectuée par les autorités responsables de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens conformément au processus de l'OACI, avec la preuve que toutes les activités ont été dûment documentées;
 3. des preuves vérifiables du respect et de la mise en œuvre effective des normes de sécurité applicables par les autorités responsables de la surveillance réglementaire du transporteur aérien;
 4. la capacité vérifiable des autorités responsables de la surveillance réglementaire du transporteur aérien à faire appliquer un système réglementaire solide;
 5. la preuve vérifiable qu'une surveillance efficace est exercée par les autorités responsables de la surveillance réglementaire du transporteur aérien, ce qui permet l'application et le respect adéquats des normes de sécurité applicables;
 6. les informations recueillies dans le cadre du processus d'exploitant de pays tiers, qu'il s'agisse d'une surveillance initiale ou continue effectuée par l'Agence;
 7. les informations recueillies dans le cadre des inspections au sol.»
-