

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B** **REGOLAMENTO (CE) N. 2111/2005 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 14 dicembre 2005

relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Regolamento (CE) n. 596/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009	L 188	14	18.7.2009
► <u>M2</u>	Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018	L 212	1	22.8.2018
► <u>M3</u>	Regolamento (UE) 2019/1243 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019	L 198	241	25.7.2019
► <u>M4</u>	Regolamento delegato (UE) 2023/661 della Commissione del 2 dicembre 2022	L 83	54	22.3.2023



**REGOLAMENTO (CE) N. 2111/2005 DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

del 14 dicembre 2005

**relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei
soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle
informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo
sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9
della direttiva 2004/36/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce le norme:
 - a) sulla definizione e pubblicazione di un elenco comunitario, basato su criteri comuni, dei vettori aerei che per motivi di sicurezza sono soggetti a un divieto operativo nella Comunità;
 - e
 - b) sulle informazioni destinate ai passeggeri aerei circa l'identità del vettore aereo effettivo dei voli da essi utilizzati.
2. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.
3. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui sarà attuata l'intesa contenuta nella dichiarazione comune dei ministri degli Esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito del 2 dicembre 1987. I governi del Regno di Spagna e del Regno Unito informeranno il Consiglio in merito a tale data di messa in applicazione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «vettore aereo», un'impresa di trasporto aereo titolare di una valida licenza di esercizio o di un'autorizzazione equivalente;
- b) «contratto di trasporto», un contratto di trasporto aereo o comprendente servizi di trasporto aereo, incluso il trasporto composto di due o più voli effettuati dallo stesso o da diversi vettori aerei;
- c) «contraente di trasporto aereo», il vettore che conclude un contratto di trasporto con un passeggero o, se il contratto comprende un servizio tutto compreso, il tour operator. Ogni venditore di biglietti è anch'esso considerato come contraente di trasporto aereo;

▼B

- d) «venditore di biglietti», un venditore di biglietti aerei, diverso da un vettore aereo o da un tour operator, che funge da intermediario per la conclusione di un contratto di trasporto con un passeggero per un volo semplice o per un volo nel quadro di un servizio tutto compreso;
- e) «vettore effettivo», il vettore aereo che effettua o intende effettuare un volo in base a un contratto di trasporto con un passeggero ovvero per conto di un'altra persona fisica o giuridica che abbia concluso un contratto di trasporto con tale passeggero;
- f) «licenza di esercizio o permesso tecnico», atto legislativo o amministrativo con cui uno Stato membro autorizza un vettore ad effettuare servizi di trasporto aereo nei propri aeroporti o nel proprio spazio aereo o ad esercitare diritti di traffico;
- g) «divieto operativo», il rifiuto, la sospensione, la revoca o la restrizione della licenza di esercizio o del permesso tecnico di un vettore aereo, motivati da ragioni di sicurezza, od ogni altra equivalente misura di sicurezza nei confronti di un vettore aereo non avente diritti di traffico nella Comunità, ma i cui aeromobili potrebbero operare nella Comunità in base a un contratto di leasing;
- h) «servizio tutto compreso», i servizi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 90/314/CEE;
- i) «prenotazione», il fatto che il passeggero sia in possesso di un biglietto o di altra prova, indicante che la prenotazione è stata accettata e registrata dal contraente di trasporto aereo;
- j) «pertinenti standard di sicurezza», gli standard di sicurezza internazionali contenuti nella Convenzione di Chicago e i relativi allegati nonché, se del caso, quelli pertinenti del diritto comunitario.

CAPO II

ELENCO COMUNITARIO

*Articolo 3***Definizione dell'elenco comunitario**

1. Per rafforzare la sicurezza aerea si definisce un elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo nella Comunità (di seguito «elenco comunitario»). Ogni Stato membro applica sul proprio territorio i divieti operativi inclusi nell'elenco comunitario ai vettori aerei oggetto di tali divieti.

▼M3

2. I criteri comuni da applicare, basati sulle pertinenti norme di sicurezza, per imporre un divieto operativo al vettore aereo sono stabiliti nell'allegato (di seguito «criteri comuni»).

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *bis*, con cui modifica l'allegato per adeguare i criteri comuni agli sviluppi scientifici e tecnici.

▼B

3. Ai fini dell'istituzione dell'elenco comunitario, ogni Stato membro, entro il 16 febbraio 2006, comunica alla Commissione l'identità dei vettori aerei oggetto di un divieto operativo sul proprio territorio, nonché le ragioni che hanno indotto all'adozione di tale divieto e qualsiasi altra informazione pertinente. La Commissione informa gli altri Stati membri di tali divieti operativi.

4. Entro un mese a decorrere dal ricevimento delle informazioni comunicate dagli Stati membri, la Commissione, in base ai criteri comuni, stabilisce l'imposizione di un divieto operativo relativamente ai vettori aerei interessati e definisce l'elenco comunitario dei vettori aerei sottoposti al divieto operativo, conformemente alla procedura definita all'articolo 15, paragrafo 3.

*Articolo 4***Aggiornamento dell'elenco comunitario**

1. L'elenco comunitario è aggiornato:
 - a) per imporre un divieto operativo a un vettore aereo e inserire tale vettore aereo nell'elenco comunitario in base ai criteri comuni;
 - b) per cancellare un vettore aereo dall'elenco comunitario, se ha ovviato alla carenza o alle carenze in materia di sicurezza che avevano dato luogo all'inserimento del vettore aereo nell'elenco comunitario e se non esistano altre ragioni, in base ai criteri comuni, di mantenere questo vettore aereo nell'elenco comunitario;
 - c) per modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo che figura nell'elenco comunitario.
2. La Commissione, agendo di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, decide di aggiornare l'elenco comunitario appena se ne verifica la necessità a norma del paragrafo 1, secondo la procedura definita all'articolo 15, paragrafo 3, e in base a criteri comuni. Ogni tre mesi almeno la Commissione verifica se occorra aggiornare l'elenco comunitario.
3. Ogni Stato membro e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea comunicano alla Commissione tutte le informazioni che possono essere utili nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. La Commissione comunica tutte le informazioni pertinenti agli altri Stati membri.

*Articolo 5***Misure provvisorie concernenti l'aggiornamento dell'elenco comunitario**

1. Quando risulti che il proseguimento dell'attività di un vettore aereo nella Comunità può rappresentare un grave rischio per la sicurezza e che questo rischio non è stato risolto in modo soddisfacente attraverso misure d'urgenza da parte dello Stato membro interessato, o degli Stati

▼B

membri interessati, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, la Commissione può provvisoriamente adottare le misure di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) o c), secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

2. Appena possibile e comunque non oltre 10 giorni lavorativi, la Commissione trasmette la questione al comitato di cui all'articolo 15, paragrafo 1, e decide di confermare, modificare, revocare o estendere la misura adottata in virtù del paragrafo 1 del presente articolo, agendo secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 3.

*Articolo 6***Misure eccezionali**

1. In caso d'urgenza, il presente regolamento non impedisce a uno Stato membro di reagire a un problema di sicurezza imprevisto adottando un divieto operativo immediato sul proprio territorio, tenendo conto dei criteri comuni.

2. Una decisione della Commissione di non inserire un vettore aereo nell'elenco comunitario ai sensi della procedura di cui all'articolo 3, paragrafo 4, o all'articolo 4, paragrafo 2, non osta a che uno Stato membro imponga o mantenga un divieto operativo per il vettore aereo interessato a seguito di un problema di sicurezza che riguardi specificamente quello Stato membro.

3. Nelle situazioni di cui ai paragrafi 1 e 2, lo Stato membro interessato informa immediatamente la Commissione, la quale, a sua volta, informa gli altri Stati membri. Nella situazione di cui al paragrafo 1, lo Stato membro interessato trasmette immediatamente alla Commissione una richiesta di aggiornamento dell'elenco comunitario, conformemente all'articolo 4, paragrafo 2.

*Articolo 7***Diritto di difesa**

Allorché la Commissione adotta decisioni a norma dell'articolo 3, paragrafo 4, dell'articolo 4, paragrafo 2, e dell'articolo 5, essa garantisce che al vettore aereo interessato sia data la possibilità di essere ascoltato, tenendo conto della necessità, in alcuni casi, di una procedura d'urgenza.

▼M3*Articolo 8***Norme particolareggiate**

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *bis* al fine di integrare il presente regolamento definendo norme particolareggiate concernenti le procedure di cui al presente capo, tenendo debito conto della necessità di decidere rapidamente sull'aggiornamento dell'elenco comunitario.

Qualora, nel caso delle misure di cui al primo comma, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 14 *ter* si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.



Articolo 9

Pubblicazione

1. L'elenco comunitario e qualsiasi modifica dello stesso sono pubblicati immediatamente nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. La Commissione e gli Stati membri adottano le misure necessarie per agevolare l'accesso del pubblico all'elenco comunitario nella sua versione più recente, in particolare tramite Internet.
3. I contraenti di trasporto aereo, le autorità nazionali dell'aviazione civile, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea e gli aeroporti siti nel territorio degli Stati membri rendono noto l'elenco comunitario ai passeggeri sia attraverso i loro siti web sia, eventualmente, nei loro edifici.

CAPO III

INFORMAZIONI AI PASSEGGERI

Articolo 10

Ambito di applicazione

1. Le disposizioni del presente capo si applicano al trasporto aereo di passeggeri ogniqualvolta il volo fa parte di un contratto di viaggio e tale viaggio è iniziato nella Comunità e se:
 - a) il volo parte da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro cui si applica il trattato;
o
 - b) il volo parte da un aeroporto situato in un paese terzo e arriva a un aeroporto situato nel territorio di uno Stato cui si applica il trattato;
o
 - c) il volo parte da un aeroporto situato in un paese terzo e arriva a qualsiasi aeroporto di un tale paese.
2. Le disposizioni del presente capo si applicano indipendentemente dal fatto che un volo sia o no un volo di linea o che faccia parte o meno di un servizio tutto compreso.
3. Le disposizioni del presente capo non incidono sui diritti dei passeggeri di cui alla direttiva 90/314/CEE e al regolamento (CEE) n. 2299/89.

Articolo 11

Informazione sull'identità del vettore aereo effettivo

1. Al momento della prenotazione il contraente del trasporto aereo comunica ai passeggeri l'identità del vettore effettivo o dei vettori effettivi, indipendentemente dai mezzi utilizzati per fare la prenotazione.
2. Se l'identità del vettore aereo effettivo o dei vettori aerei effettivi non è ancora nota al momento della prenotazione, il contraente del trasporto aereo fa in modo che il passeggero sia informato del nome del vettore o dei vettori aerei che opereranno probabilmente in quanto vettori aerei effettivi per il volo o i voli interessati. In tal caso, il contraente del trasporto aereo fa in modo che il passeggero sia informato dell'identità del vettore o dei vettori aerei effettivi non appena la loro identità sia stata accertata.

▼B

3. Se il vettore contraente o i vettori contraenti vengono cambiati dopo la prenotazione, qualunque ne sia la ragione, il contraente del trasporto aereo adotta immediatamente tutte le misure necessarie per assicurare che i passeggeri siano informati quanto prima del cambiamento. In tutti i casi, i passeggeri vengono informati al check-in oppure al momento dell'imbarco qualora, in caso di coincidenza con un altro volo, il check-in non sia previsto.
4. Il vettore aereo o il tour operator, a seconda dei casi, assicurano che il contraente del trasporto aereo competente sia informato dell'identità del vettore aereo effettivo o dei vettori aerei effettivi non appena questa sia nota, in particolare in caso di cambiamento di identità.
5. Se il venditore dei biglietti non è stato informato in merito all'identità del vettore aereo effettivo, non sarà responsabile del mancato rispetto degli obblighi previsti nel presente articolo.
6. Il dovere d'informazione dei passeggeri da parte del contraente di trasporto aereo circa l'identità del vettore o dei vettori effettivi è specificato nelle condizioni generali di vendita applicabili al contratto di trasporto.

*Articolo 12***Diritto al rimborso o alla partenza su un volo alternativo**

1. Il presente regolamento non pregiudica il diritto al rimborso o alla partenza su un volo alternativo previsto dal regolamento (CE) n. 261/2004.
2. Nei casi in cui il regolamento (CE) n. 261/2004 non si applica e:
 - a) il vettore aereo effettivo notificato al passeggero è stato inserito nell'elenco comunitario ed è soggetto ad un divieto operativo che ha condotto alla cancellazione del volo in questione, o che avrebbe condotto alla sua cancellazione qualora fosse stato effettuato nella Comunità,
 - o
 - b) il vettore aereo effettivo notificato al passeggero è stato sostituito da un altro vettore effettivo che è stato inserito nell'elenco comunitario e che è soggetto ad un divieto operativo che ha condotto alla cancellazione del volo in questione, o che avrebbe condotto alla sua cancellazione qualora fosse stato effettuato nella Comunità,

il contraente di trasporto aereo firmatario del contratto di trasporto garantisce al passeggero il diritto al rimborso o alla partenza su un volo alternativo, di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 261/2004, a condizione che, se il volo non è stato cancellato, il passeggero abbia scelto di non prenderlo.

3. L'applicazione del paragrafo 2 del presente articolo fa salvo l'articolo 13 del regolamento (CE) n. 261/2004.

*Articolo 13***Sanzioni**

Gli Stati membri garantiscono il rispetto delle norme del presente capo e stabiliscono sanzioni in caso di loro violazione. Tali sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

▼B

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI*Articolo 14***Informazione e modifica**

Entro il 16 gennaio 2009 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento. La relazione è corredata, se del caso, di proposte di modifica del presente regolamento.

▼M3*Articolo 14 bis***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e all'articolo 8 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 26 luglio 2019. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e all'articolo 8 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽¹⁾.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, e dell'articolo 8 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di un mese dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 14 ter***Procedura d'urgenza**

1. Gli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo entrano in vigore immediatamente e si applicano finché non siano sollevate obiezioni

⁽¹⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

▼ M3

conformemente al paragrafo 2. La notifica di un atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio illustra i motivi del ricorso alla procedura d'urgenza.

2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato secondo la procedura di cui all'articolo 14 *bis*, paragrafo 6. In tal caso, la Commissione abroga l'atto immediatamente a seguito della notifica della decisione con la quale il Parlamento europeo o il Consiglio hanno sollevato obiezioni.

▼ M1*Articolo 15***▼ M2**

1. La Commissione è assistita da un comitato («comitato per la sicurezza aerea dell'UE»), che è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

▼ M3

▼ M1

5. La Commissione può consultare il comitato su qualsiasi altra questione concernente l'applicazione del presente regolamento.

▼ B*Articolo 16***Abrogazione**

L'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE è abrogato.

*Articolo 17***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Gli articoli 10, 11 e 12 si applicano dal 16 luglio 2006 e l'articolo 13 dal 16 gennaio 2007.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

▼ **M4***ALLEGATO***Criteria comuni da tenere in considerazione per l'imposizione di un divieto operativo a livello dell'Unione**

Le decisioni su un'azione a livello dell'Unione sono adottate in base al merito di ciascun singolo caso. In base al merito di ciascun caso, un vettore o tutti i vettori certificati in un medesimo Stato possono essere soggetti a un'azione a livello dell'Unione.

A. Nel prendere in considerazione l'imposizione di un divieto totale o parziale a un vettore aereo o a tutti i vettori certificati in un medesimo Stato, si valuta se esso rispetti i pertinenti standard di sicurezza, tenendo conto dei seguenti elementi.

1. Gravi e comprovate carenze per quanto riguarda la sicurezza del vettore aereo:

- a) rapporti indicanti gravi carenze in materia di sicurezza, o mancanze continuate da parte del vettore nel porre rimedio alle carenze rilevate nell'ambito del programma delle ispezioni di rampa dell'UE ⁽¹⁾ e precedentemente comunicate al vettore;
- b) carenze individuate nel quadro delle disposizioni per la raccolta di informazioni di cui all'allegato II, capo RAMP, del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽²⁾;
- c) divieto operativo imposto a un vettore da parte di un paese terzo a motivo di carenze comprovate in relazione ai pertinenti standard di sicurezza;
- d) informazioni circostanziate relative a un incidente o a un inconveniente grave, indicanti carenze sistemiche latenti in materia di sicurezza;
- e) informazioni raccolte attraverso la procedura di autorizzazione degli operatori di paesi terzi, nel contesto di un monitoraggio iniziale o continuo effettuato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia»), in particolare per quanto riguarda le azioni intraprese dall'Agenzia in relazione al rigetto di una domanda in conformità all'allegato II, norma ART.200, lettera e), punto 1), del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione ⁽³⁾ o la sospensione o la revoca di un'autorizzazione in conformità alla norma ART.235 per motivi di sicurezza.

2. Mancanza di capacità e/o volontà di un vettore aereo di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dimostrata da:

- a) mancanza di trasparenza o di comunicazione adeguata e tempestiva da parte di un vettore aereo in seguito a una richiesta di informazioni dell'autorità per l'aviazione civile di uno Stato membro o della Commissione riguardo alla sicurezza della sua attività;
- b) piano d'azione correttivo inadeguato o insufficiente preparato in seguito al rilevamento di una grave carenza in materia di sicurezza.

⁽¹⁾ Programma europeo relativo all'esecuzione di ispezioni di rampa su aeromobili utilizzati da operatori di paesi terzi (SAFA) o utilizzati da operatori sotto la supervisione regolamentare di un altro Stato membro dell'UE (SACA).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5.2014, pag. 12).

▼ M4

3. Mancanza di capacità e/o volontà delle autorità responsabili della supervisione regolamentare di un vettore aereo di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dimostrata da:
 - a) mancanza di cooperazione con l'autorità per l'aviazione civile di uno Stato membro, la Commissione o l'Agenzia da parte delle autorità competenti di un altro Stato, nel caso in cui siano emerse preoccupazioni quanto alla sicurezza dell'attività di un vettore al quale sia stata rilasciata una licenza o certificazione in quello Stato;
 - b) insufficiente capacità delle autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore di attuare e far rispettare i pertinenti standard di sicurezza. È opportuno tenere in particolare considerazione gli elementi seguenti:
 - i) ispezioni e relativi piani d'azione correttivi stabiliti in conformità al programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale o a una normativa dell'Unione applicabile;
 - ii) se l'autorizzazione a operare o il permesso tecnico di qualsiasi vettore aereo sotto la supervisione di quello Stato sia precedentemente stato rifiutato o revocato da un altro Stato;
 - iii) il certificato dell'operatore aereo non è stato rilasciato dall'autorità competente dello Stato in cui il vettore ha la sua sede principale di attività;
 - c) insufficiente capacità delle autorità competenti dello Stato in cui l'aeromobile utilizzato dal vettore aereo è registrato di effettuare la supervisione dell'aeromobile utilizzato dal vettore, in conformità agli obblighi derivanti dalla Convenzione di Chicago.
- B. In linea con l'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del presente regolamento, nel prendere in considerazione l'eventualità di aggiornare l'elenco dell'Unione per cancellare un vettore aereo poiché ha ovviato alle carenze in materia di sicurezza e non esistono altre ragioni, in base ai criteri comuni di cui alla sezione A, di mantenere tale vettore aereo nell'elenco, possono essere considerati comprovanti gli elementi seguenti:
 1. elementi di prova verificabili che dimostrano che si è ovviato in modo sostenibile alle carenze individuate e da cui risulti che il vettore aereo rispetta pienamente e attua i pertinenti standard di sicurezza;
 2. ricertificazione dei vettori aerei effettuata dalle autorità responsabili della supervisione regolamentare dei vettori aerei conformemente al processo ICAO, con elementi di prova da cui risulti che tutte le attività sono state debitamente documentate;
 3. elementi di prova verificabili che dimostrano il rispetto e l'effettiva attuazione dei pertinenti standard di sicurezza da parte delle autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore aereo;
 4. capacità verificabile delle autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore aereo di applicare un solido sistema di regolamentazione;
 5. elementi di prova verificabili che dimostrano che le autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore aereo attuano una sorveglianza efficace, che consente l'applicazione e il rispetto adeguati dei pertinenti standard di sicurezza;
 6. informazioni raccolte attraverso la procedura TCO nel contesto di un monitoraggio iniziale o continuo effettuato dall'Agenzia;
 7. informazioni raccolte attraverso le ispezioni di rampa.