

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/661 DELLA COMMISSIONE**del 2 dicembre 2022****recante modifica del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i criteri comuni da tenere in considerazione per l'attuazione o la revoca di un divieto operativo a livello dell'Unione**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 2111/2005 prevede l'istituzione di un elenco dell'Unione di vettori aerei soggetti a un divieto operativo nei territori cui si applicano i trattati.
- (2) L'istituzione dell'elenco dell'Unione di vettori aerei è basata su criteri comuni da applicare per imporre un divieto operativo al vettore aereo stabiliti a livello dell'Unione. Tali criteri comuni figurano nell'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (3) La valutazione del regolamento (CE) n. 2111/2005 effettuata dalla Commissione ha individuato diversi settori nei quali l'attuazione di tale regolamento potrebbe essere migliorata al fine di tenere conto degli sviluppi a livello scientifico e tecnico. La gestione della sicurezza aerea è stata sostenuta negli ultimi anni da nuovi progressi a livello tecnico che hanno consentito di misurare elementi di prova verificabili per quanto riguarda la valutazione delle capacità degli operatori di paesi terzi e delle informazioni ottenute tramite le ispezioni di rampa, ai fini del rispetto dei pertinenti standard di sicurezza. La raccolta di conoscenze scientifiche attraverso le attività di ricerca dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea migliora inoltre la capacità di quest'ultima di valutare un sistema di gestione della sicurezza di un operatore. È pertanto necessario modificare l'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 per tenere conto di tali sviluppi.
- (4) I criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 elencano gli elementi di cui tenere conto per la valutazione dell'opportunità di imporre un divieto (o restrizioni operative). In linea con l'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 2111/2005, l'elenco dell'Unione deve essere aggiornato per cancellare un vettore aereo se ha ovviato alle carenze in materia di sicurezza e non esistono altre ragioni, in base ai criteri comuni, di mantenere tale vettore aereo nell'elenco. Per ragioni di trasparenza, occorre elencare gli elementi necessari per la valutazione se non sono più soddisfatti i criteri comuni, il mancato rispetto dei quali ha portato all'individuazione delle suddette carenze.
- (5) È possibile conseguire una serie di miglioramenti modificando l'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 sui criteri comuni da tenere in considerazione ai fini dell'imposizione [o della revoca] di un divieto operativo a livello dell'Unione,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⁽¹⁾ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

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

Fatto a Bruxelles, il 2 dicembre 2022

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

«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.
 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;

⁽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).

- 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.»
-