

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2023/661 DE LA COMISIÓN
de 2 de diciembre de 2022

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los criterios comunes para considerar la aplicación o supresión de una prohibición de explotación a nivel de la Unión

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros de transporte aéreo sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 3, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 se prevé el establecimiento de una lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en los territorios en los que se aplican los Tratados.
- (2) El establecimiento de la lista de compañías aéreas de la Unión se basa en criterios comunes para imponer a una compañía aérea una prohibición de explotación a nivel de la Unión. Estos criterios comunes se establecen en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (3) Una evaluación del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 realizada por la Comisión determinó varios ámbitos en los que se podría mejorar la aplicación de dicho Reglamento para tener en cuenta los avances científicos y técnicos. En los últimos años, la gestión de la seguridad aérea se ha apoyado en nuevos avances técnicos que han permitido valorar datos verificables en relación con la evaluación de las capacidades de los operadores de terceros países y de la información resultante de las inspecciones en rampa, en cumplimiento de las normas de seguridad pertinentes. Además, la recopilación de conocimientos científicos, en el marco de las actividades de investigación de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, mejora su capacidad para evaluar un sistema de gestión de la seguridad de un operador. Por consiguiente, es necesario modificar el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 para tener en cuenta esta evolución.
- (4) En los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 se enumeran los elementos que deben tenerse en cuenta a la hora de considerar la imposición de una prohibición (o de restricciones operativas). De conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, debe actualizarse la lista de la Unión suprimiendo de ella una compañía aérea, una vez que se hayan corregido las deficiencias en materia de seguridad y no haya ningún otro motivo, sobre la base de los criterios comunes, para mantener a la compañía aérea en dicha lista. Por razones de transparencia, es necesario indicar los elementos necesarios para la evaluación en caso de que dejen de cumplirse los criterios comunes cuyo incumplimiento haya dado lugar a la detección de las deficiencias mencionadas.
- (5) Pueden lograrse determinadas mejoras modificando el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 sobre los criterios comunes utilizados para considerar la imposición [o supresión] de una prohibición de explotación a nivel de la Unión.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo del Reglamento (UE) n.º 2111/2005 se sustituye por el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 2 de diciembre de 2022.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

«ANEXO

Criterios comunes que deben considerarse para imponer una prohibición de explotación a nivel de la Unión

Las decisiones sobre las acciones a nivel de la Unión deben adoptarse caso por caso. En función de cada caso, una compañía o todas las compañías certificadas en el mismo Estado pueden ser objeto de una acción a nivel de la Unión.

A. Al examinar si una compañía aérea (o todas las compañías aéreas certificadas en el mismo Estado) debe ser objeto de una prohibición total o parcial, se evaluará si la compañía cumple las normas de seguridad pertinentes teniendo en cuenta los elementos siguientes:

1. Pruebas verificadas de deficiencias graves en materia de seguridad por parte de la compañía aérea:
 - a) informes que revelen deficiencias graves en materia de seguridad o la incapacidad persistente por parte de la compañía para tratar las deficiencias determinadas en inspecciones en rampa realizadas en el marco del programa de inspección en rampa de la UE ⁽¹⁾ comunicado previamente a la compañía;
 - b) deficiencias detectadas en el marco de las disposiciones para la recogida de información en la subparte RAMP del anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾;
 - c) una prohibición de explotación impuesta a una compañía por parte de un tercer país a causa de deficiencias confirmadas relacionadas con las normas de seguridad pertinentes;
 - d) información confirmada relacionada con un accidente o un incidente grave que indique la existencia de deficiencias sistémicas latentes en materia de seguridad;
 - e) información recogida a través del proceso de autorización de operadores de terceros países, ya sea en el contexto de un seguimiento inicial o de un seguimiento continuo llevado a cabo por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), y en particular en lo que concierne a las medidas adoptadas por la Agencia en relación con la denegación de una solicitud con arreglo al punto ART.200, letra e), punto 1, del anexo II del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión ⁽³⁾ o la suspensión o revocación de una autorización con arreglo al punto ART.235 por motivos de seguridad.
2. Falta de capacidad o de voluntad de una compañía aérea para tratar las deficiencias en materia de seguridad, como lo demuestra:
 - a) la falta de transparencia o comunicación adecuada y oportuna por parte de una compañía aérea en respuesta a una investigación de la autoridad de aviación civil de un Estado miembro, de la Comisión o de la Agencia, en relación con la seguridad de su actividad de explotación;
 - b) un plan de acción correctiva inadecuado o insuficiente elaborado en respuesta a una deficiencia grave detectada en materia de seguridad.
3. Falta de capacidad o de voluntad de las autoridades con responsabilidad de supervisión reglamentaria de una compañía aérea al tratar las deficiencias en materia de seguridad, como lo demuestra:
 - a) la falta de cooperación con la autoridad de aviación civil de un Estado miembro, la Comisión o la Agencia por parte de las autoridades competentes de otro Estado, después de que se haya manifestado preocupación acerca de la seguridad de la explotación de una compañía aérea autorizada o certificada en ese Estado;
 - b) una capacidad insuficiente de las autoridades competentes con responsabilidad de supervisión reglamentaria de la compañía aérea para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes. Se deben tener particularmente en cuenta los elementos siguientes:
 - i) las auditorías y los planes de acción correctiva conexos establecidos conforme al Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional o conforme al Derecho aplicable de la Unión;

⁽¹⁾ Programa europeo relativo a la realización de inspecciones en rampa de aeronaves utilizadas por operadores de terceros países (SAFA) o utilizadas por operadores bajo la supervisión reglamentaria de otro Estado miembro de la UE (SACA).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

- ii) si la autorización de explotación o el permiso técnico de una compañía sujeta a la vigilancia de ese Estado ha sido rechazado o revocado previamente por otro Estado;
 - iii) si el certificado del operador aéreo no ha sido emitido por la autoridad competente del Estado en el que la compañía tiene su centro de actividad principal;
 - c) las autoridades competentes del Estado en el que está registrado el avión utilizado por la compañía aérea carecen de suficiente capacidad para supervisar los aviones utilizados por la compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.
- B. De acuerdo con el artículo 4, apartado 1, letra b), del presente Reglamento, a la hora de considerar si la lista de la Unión debe actualizarse suprimiendo de ella una compañía aérea porque se han remediado las deficiencias en materia de seguridad y, sobre la base de los criterios comunes indicados en la sección A, no existe ninguna otra razón para mantener a la compañía aérea en la lista de la Unión, puede considerarse que los elementos siguientes aportan pruebas al respecto:
1. pruebas verificables que demuestren que las deficiencias detectadas se han rectificado de manera sostenible y que la compañía aérea cumple y aplica plenamente las normas de seguridad pertinentes;
 2. la recertificación de las compañías aéreas por parte de las autoridades responsables de la supervisión reglamentaria de conformidad con el proceso de la OACI, con pruebas de que todas las actividades han sido debidamente documentadas;
 3. pruebas verificables del cumplimiento y la aplicación efectiva de las normas de seguridad pertinentes por parte de las autoridades responsables de la supervisión reglamentaria de la compañía aérea;
 4. la capacidad verificable de las autoridades responsables de la supervisión reglamentaria de la compañía aérea para garantizar la aplicación de un sistema reglamentario sólido;
 5. pruebas verificables de que las autoridades responsables de la supervisión reglamentaria de la compañía aérea llevan a cabo una vigilancia eficaz que permite hacer cumplir y respetar adecuadamente las normas de seguridad pertinentes;
 6. la información recogida a través del proceso de autorización de operadores de terceros países, ya sea en el contexto de un seguimiento inicial o de un seguimiento continuo de la Agencia;
 7. la información recogida a través de las inspecciones en rampa.»
-