

**REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2023/661 DA COMISSÃO****de 2 de dezembro de 2022****que altera o Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos critérios comuns a considerar para aplicar ou levantar uma proibição de operação a nível da União**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 3.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 2111/2005 prevê o estabelecimento de uma lista da União das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação nos territórios a que se aplicam os Tratados.
- (2) O estabelecimento da lista de transportadoras aéreas da União baseia-se em critérios comuns para impor uma proibição de operação a uma transportadora aérea, estabelecidos a nível da União. Esses critérios comuns constam do anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (3) Uma avaliação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 realizada pela Comissão identificou vários domínios em que a aplicação desse regulamento poderia ser melhorada, a fim de ter em conta a evolução científica e técnica. Nos últimos anos, a gestão da segurança aérea tem sido apoiada por novos avanços técnicos que permitiram medir elementos de prova verificáveis, uma vez que dizem respeito à avaliação das capacidades e informações dos operadores de países terceiros decorrentes das inspeções na plataforma de estacionamento para cumprir as normas de segurança pertinentes. Além disso, a recolha de conhecimentos científicos, através das atividades de investigação da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, reforça a sua capacidade para avaliar os sistemas de gestão da segurança dos operadores. É, por conseguinte, necessário alterar o anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 para ter em conta essa evolução.
- (4) Os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 enumeram os elementos a ter em conta ao ponderar a imposição de uma proibição (ou de restrições operacionais). Em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a lista da União deve ser atualizada a fim de levantar a proibição de uma transportadora aérea se as deficiências de segurança tiverem sido corrigidas e se não houver outro motivo, com base nos critérios comuns, para manter a transportadora aérea nessa lista. Por razões de transparência, é necessário enumerar os elementos necessários para avaliar se os critérios comuns, cujo incumprimento levou à identificação das deficiências acima referidas, deixaram de ser cumpridos.
- (5) É possível alcançar uma série de melhorias mediante a alteração do anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 relativo aos critérios comuns utilizados para ponderar a imposição [ou o levantamento de] uma proibição de operação a nível da União,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

O anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 é substituído pelo anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

<sup>(1)</sup> JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 2 de dezembro de 2022.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXO

## «ANEXO

**Critérios comuns a considerar para a imposição de uma proibição de operação a nível da União**

As decisões sobre as ações ao nível da União serão tomadas caso a caso. Em função de cada caso, uma transportadora ou todas as transportadoras certificadas num mesmo Estado poderão ser objeto de uma ação ao nível da União.

A. Para examinar a questão de saber se uma transportadora aérea, ou as transportadoras aéreas certificadas no mesmo Estado, devem ser objeto de uma proibição total ou parcial, deve avaliar-se se a transportadora aérea cumpre as normas de segurança relevantes, tendo em conta os seguintes elementos:

1. Provas confirmadas de deficiências de segurança graves da parte de uma transportadora aérea:

- a) relatórios que revelem deficiências de segurança graves ou uma incapacidade persistente da transportadora em remediar as deficiências identificadas aquando das inspeções em terra efetuadas no quadro do programa europeu relativo à realização de inspeções na plataforma de estacionamento (SAFA) <sup>(1)</sup> e previamente comunicadas à transportadora;
- b) deficiências identificadas no quadro das disposições relativas à recolha de informações previstas na subparte RAMP do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão <sup>(2)</sup>;
- c) proibição de operação imposta a uma transportadora por um país terceiro devido a deficiências confirmadas no que respeita às normas de segurança pertinentes;
- d) informações relacionadas com acidentes confirmados ou informações relacionadas com incidentes graves que revelem deficiências sistémicas latentes em matéria de segurança;
- e) informações recolhidas através do processo de autorização de operadores de países terceiros, quer se trate de uma monitorização inicial ou contínua efetuada pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («Agência»), nomeadamente no que diz respeito às medidas tomadas pela Agência sobre a rejeição de um pedido ao abrigo da secção ART.200, alínea e), ponto 1), do anexo II do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão <sup>(3)</sup> ou à suspensão ou revogação de uma autorização ao abrigo da secção ART.235, por razões de segurança.

2. Incapacidade e/ou relutância de uma transportadora aérea em corrigir as deficiências de segurança demonstradas por:

- a) falta de transparência ou de comunicação adequada e atempada de uma transportadora em resposta a um inquérito levado a cabo pela autoridade da aviação civil de um Estado-Membro, pela Comissão ou pela Agência relativamente ao aspeto de segurança da sua operação;
- b) um plano de medidas corretivas inadequado ou insuficiente elaborado em resposta a uma deficiência de segurança grave identificada.

3. Incapacidade e/ou relutância das autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar de uma transportadora aérea para corrigir as deficiências de segurança demonstradas por:

- a) falta de cooperação com a autoridade da aviação civil de um Estado-Membro, a Comissão ou a Agência por parte das autoridades competentes de outro Estado, no caso de terem sido levantadas questões relativas à segurança da operação de uma transportadora autorizada ou certificada no referido Estado;
- b) incapacidade das autoridades competentes responsáveis pela regulação e supervisão da atividade da transportadora para pôr em prática e fazer respeitar as normas de segurança relevantes. Devem ser particularmente tidos em conta os seguintes elementos:
  - i) auditorias e respetivos planos de medidas corretivas estabelecidos no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança da Organização da Aviação Civil Internacional ou no quadro de qualquer outra regulamentação aplicável da União;

<sup>(1)</sup> Programa europeu relativo à realização de inspeções na plataforma de estacionamento a aeronaves utilizadas por operadores de países terceiros (SAFA) ou utilizadas por operadores sob a supervisão regulamentar de outro Estado-Membro da UE (SACA).

<sup>(2)</sup> Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

- ii) a questão de saber se a autorização operacional ou a autorização técnica de uma transportadora sob vigilância do Estado em causa foi anteriormente recusada ou revogada por outro Estado;
  - iii) o certificado da operadora aérea não foi emitido pela autoridade competente do Estado no qual a transportadora tem o seu estabelecimento principal;
  - c) capacidade insuficiente das autoridades competentes do Estado no qual a aeronave utilizada pela transportadora aérea está registada para vigiar a aeronave utilizada pela transportadora em conformidade com as obrigações que lhe incumbem nos termos da Convenção de Chicago.
- B. Em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, alínea b), do presente regulamento, ao ponderar se a lista da União deve ser atualizada a fim de retirar uma transportadora aérea da lista por as deficiências de segurança terem sido corrigidas e não existirem outros motivos, com base nos critérios comuns enumerados na secção A, para manter a transportadora aérea na lista da União, pode considerar-se que os seguintes elementos fornecem elementos comprovativos:
1. provas verificáveis de que as deficiências identificadas foram corrigidas de forma sustentável, indicando que a transportadora aérea cumpre plenamente e aplica as normas de segurança pertinentes;
  2. nova certificação das transportadoras aéreas efetuada pelas autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas em conformidade com o processo da OACI, com provas de que todas as atividades foram devidamente documentadas;
  3. provas verificáveis do cumprimento e da aplicação efetiva das normas de segurança pertinentes pelas autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar da transportadora aérea;
  4. capacidade verificável das autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar da transportadora aérea para aplicarem um sistema regulamentar sólido;
  5. provas verificáveis de que as autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar da transportadora aérea procedem a uma supervisão eficaz, o que permite a aplicação adequada e o respeito das normas de segurança pertinentes;
  6. informações recolhidas através do processo de TCO, quer se trate de um controlo inicial ou contínuo realizado pela Agência;
  7. informações recolhidas no âmbito das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento.»
-