REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2022/862 DELLA COMMISSIONE

del 1º giugno 2022

che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 4, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione ([2]) istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.

(2) Alcuni Stati membri e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») hanno comunicato alla Commissione, a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, informazioni utili ai fini dell'aggiornamento di tale elenco. Anche paesi terzi e organizzazioni internazionali hanno trasmesso informazioni utili. In base alle informazioni fornite l'elenco dovrebbe essere aggiornato.

(3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o tramite le autorità responsabili della supervisione regolamentare, in merito ai fatti e alle considerazioni salienti che costituirebbero la base della decisione di imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o di modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo figurante nell'elenco di cui all'allegato A o B del regolamento (CE) n. 474/2006.

(4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare tutta la documentazione pertinente, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione e dal comitato istituito dall'articolo 15 del regolamento (CE) n. 2111/2005 (il «comitato per la sicurezza aerea dell'UE»).

(5) La Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito alle consultazioni congiunte in corso, nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione ([3]), con le autorità competenti e i vettori aerei di Armenia, Iraq, Kazakhstan, Moldova, Pakistan, Russia e Sud Sudan. La Commissione ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE riguardo alla situazione della sicurezza aerea nella Repubblica del Congo, nella Guinea equatoriale, nel Madagascar e nel Suriname.

(6) L'Agenzia ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito alle valutazioni tecniche effettuate per la valutazione iniziale e il monitoraggio continuo delle autorizzazioni rilasciate agli operatori di paesi terzi («TCO») a norma del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione ([4]).

([1]) GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

([2]) Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14).

([3]) Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 8).

([4]) 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).

(7) L'Agenzia ha inoltre informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito ai risultati delle analisi delle ispezioni di rampa effettuate nel quadro del programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri («SAFA») conformemente al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([5]).

(8) L'Agenzia ha anche informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito ai progetti di assistenza tecnica attuati nei paesi terzi interessati da un divieto operativo a norma del regolamento (CE) n. 474/2006. L'Agenzia ha altresì fornito informazioni sui piani e sulle richieste di ulteriore assistenza tecnica e di cooperazione per migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile nei paesi terzi, nell'intento di aiutarle a correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali di sicurezza applicabili nel settore dell'aviazione civile. Gli Stati membri sono stati invitati a rispondere a tali richieste su base bilaterale, in coordinamento con la Commissione e l'Agenzia. A tale proposito la Commissione ha ribadito l'utilità di informare la comunità internazionale del trasporto aereo, in particolare mediante lo strumento del partenariato di assistenza nell'attuazione della sicurezza aerea dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale («ICAO»), riguardo all'assistenza tecnica prestata dall'Unione e dagli Stati membri ai paesi terzi per migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.

(9) Eurocontrol ha aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE sulla situazione delle funzioni di allarme del SAFA e dei TCO e ha fornito statistiche relative ai messaggi di allerta per i vettori aerei soggetti a divieto operativo.

Vettori aerei dell'Unione

(10) In seguito all'analisi, a cura dell'Agenzia, delle informazioni risultanti dalle ispezioni di rampa effettuate sugli aeromobili di vettori aerei dell'Unione e dalle ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'Agenzia, integrate anche dalle informazioni derivanti dalle ispezioni e dagli audit specifici effettuati dalle autorità aeronautiche nazionali, vari Stati membri e l'Agenzia, in qualità di autorità competenti, hanno adottato determinate misure correttive ed esecutive e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE.

(11) Gli Stati membri e l'Agenzia, in qualità di autorità competenti, hanno ribadito la loro disponibilità a intervenire secondo necessità laddove informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità dei vettori aerei dell'Unione alle pertinenti norme di sicurezza.

Vettori aerei dell'Armenia

(12) Nel giugno 2020, con il regolamento di esecuzione (UE) 2020/736 della Commissione ([6]), i vettori aerei certificati in Armenia sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(13) Il 29 aprile 2022 si è tenuta una riunione tecnica tra la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e il comitato per l'aviazione civile («CAC») dell'Armenia, nel corso della quale il CAC ha fornito un aggiornamento sulle misure adottate dopo la riunione tecnica del 3 novembre 2021 al fine di rimediare alle carenze di sicurezza individuate. Le principali misure sono la modifica della legislazione in materia di aviazione civile e delle relative norme di accompagnamento, i miglioramenti relativi alla struttura e al personale del CAC e l'aggiornamento del sistema CAC per la gestione delle qualifiche e della formazione dei suoi ispettori, compresa la formazione supplementare iniziale, periodica e sul posto di lavoro. Il CAC ha inoltre spiegato di aver sviluppato ulteriori procedure di sorveglianza e liste di controllo in vari settori e ha elaborato il piano nazionale per la sicurezza aerea e il regolamento sulla segnalazione di eventi in materia di sicurezza, che saranno adottati nel 2022. Tutto questo materiale sarà esaminato attentamente dalla Commissione e dall'Agenzia.

([5]) 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).

([6]) Regolamento di esecuzione (UE) 2020/736 della Commissione, del 2 giugno 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione (GU L 172 del 3.6.2020, pag. 7).

(14) Il CAC ha fornito un aggiornamento sulle misure adottate in relazione al suo piano d'azione correttivo («PAC») per quanto riguarda le osservazioni formulate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del 2020. Tali misure comprendevano l'aggiornamento dei processi di pianificazione e formazione delle risorse umane e di diverse procedure e liste di controllo per migliorare le sue attività di sorveglianza della sicurezza, la realizzazione di una banca dati elettronica a sostegno delle sue attività di sorveglianza e lo sviluppo del suo sistema di segnalazione di eventi in materia di sicurezza.

(15) Inoltre, nell'ambito degli sforzi dell'Unione volti ad assistere il CAC nell'affrontare le sue esigenze di miglioramento della sicurezza aerea, nel marzo 2022 l'Agenzia ha avviato un progetto tecnico specifico volto a rafforzare la sorveglianza della sicurezza del CAC nei settori delle operazioni di volo e dell'aeronavigabilità.

(16) Sulla base di tutte le informazioni disponibili, si ritiene che il CAC abbia apportato alcuni miglioramenti degni di nota alla sua capacità di sorveglianza della sicurezza. Si riconosce inoltre che il CAC sembra impegnato a proseguire gli sforzi volti a sviluppare ulteriormente le sue capacità di sorveglianza e a risolvere i problemi di sicurezza individuati. Nonostante questi sviluppi positivi, al momento non vi sono prove fondate sufficienti del fatto che il CAC abbia affrontato efficacemente tutte le carenze individuate durante la visita di valutazione in loco del febbraio 2020 che ha portato alla decisione di imporre un divieto operativo a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2020/736. Le informazioni fornite sui potenziali miglioramenti richiedono ulteriori verifiche attraverso riunioni tecniche supplementari ed eventualmente mediante conferma in loco.

(17) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per il momento, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei dell'Armenia.

(18) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Armenia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dell'Iraq

(19) Nel dicembre 2015, con il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2322 della Commissione ([7]), il vettore aereo *Iraqi Airways* è stato incluso nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(20) Nel febbraio 2022 l'autorità per l'aviazione civile irachena («ICAA») e *Iraqi Airways* hanno presentato alla Commissione informazioni sulle azioni e sulle misure adottate per migliorare i loro sistemi e le loro capacità di sorveglianza e gestione della sicurezza. Sulla base delle informazioni ricevute, la Commissione osserva che sono stati compiuti alcuni progressi per affrontare i problemi di sicurezza rilevati. Sono state tuttavia individuate alcune carenze riguardanti tra l'altro la qualità delle liste di controllo utilizzate dagli ispettori dell'ICAA per i processi di certificazione e sorveglianza nonché il piano di formazione dell'ICAA e la sua attuazione. La valutazione dei risultati della sorveglianza dell'ICAA ha evidenziato diverse carenze, in particolare per quanto riguarda il modo in cui sono elaborate le conclusioni della sorveglianza e il seguito dato. A tale riguardo è stato inoltre osservato che gli ispettori dell'ICAA non hanno adottato misure esecutive adeguate ove necessario.

(21) La valutazione delle informazioni fornite da *Iraqi Airways* ha evidenziato che il vettore aereo ha compiuto progressi significativi in diversi settori. È stato osservato che il vettore aereo si era avvalso dei servizi di un consulente esterno ai fini dell'audit del vettore aereo e dell'elaborazione di un PAC, attualmente in fase di attuazione.

(22) È stato avviato un programma di monitoraggio dei dati di volo per migliorare ulteriormente la quantità dei dati da analizzare e da utilizzare per lo sviluppo di misure di miglioramento della sicurezza. Inoltre è stato istituito un sistema di segnalazione interno, sono state avviate riunioni sulla sicurezza a diversi livelli strategici e sono stati rivisti alcuni manuali dell'organizzazione.

(23) Nonostante i progressi di cui sopra permane una serie di sfide, tra cui il fatto che devono ancora essere installate diverse applicazioni software per la manutenzione, le operazioni di volo e la gestione dei documenti. Il vettore aereo deve inoltre migliorare le proprie funzioni e procedure per rispondere alle conclusioni della sorveglianza formulate dall'ICAA. Inoltre, sebbene *Iraqi Airways* abbia sviluppato un sistema di gestione della qualità («QMS»), sembra che non sia in grado di dare un seguito adeguato a tutti i rilievi mossi nell'ambito di tale sistema.

([7]) Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2322 della Commissione, del 10 dicembre 2015, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 328 del 12.12.2015, pag. 67).

(24) Il 14 dicembre 2021 e il 4 maggio 2022, su richiesta dell'Iraq e nell'ambito delle attività di monitoraggio continuo della Commissione, si sono tenute due riunioni tecniche tra la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri, l'ICAA e *Iraqi Airways*. In entrambe le occasioni l'ICAA ha presentato i progressi compiuti nell'affrontare i problemi di sicurezza per quanto riguarda la sua capacità di garantire un'efficace sorveglianza della sicurezza nel paese, in particolare per quanto concerne la sorveglianza di *Iraqi Airways*. *Iraqi Airways* ha presentato i progressi compiuti nell'affrontare le carenze di sicurezza individuate in precedenza che avevano portato l'Agenzia ad adottare una decisione negativa in merito all'autorizzazione TCO nonché altri miglioramenti associati in materia di sicurezza.

(25) L'ICAA e *Iraqi Airways* hanno dimostrato di possedere una visione e ambizioni chiare per il miglioramento della conformità alla normativa e delle prestazioni in materia di sicurezza. Sono tuttavia necessari ulteriori miglioramenti. La Commissione continuerà a dialogare con l'ICAA e *Iraqi Airways* per monitorarne gli sforzi volti a rafforzare le capacità di sorveglianza e gestione della sicurezza e per contribuirvi. In tale contesto è stato osservato che l'Agenzia avvierà un progetto di assistenza tecnica nel corso del 2022 al fine di sostenere l'ICAA nei suoi sforzi volti a migliorare la sorveglianza della sicurezza aerea in Iraq.

(26) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per il momento, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei dell'Iraq.

(27) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Iraq alle pertinenti norme internazionali di sicurezza dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

(28) Qualora informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, potrebbe rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Kazakhstan

(29) Nel dicembre 2016, con il regolamento di esecuzione (UE) 2016/2214 della Commissione ([8]), i vettori aerei certificati in Kazakhstan sono stati cancellati dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006, ad eccezione di *Air Astana* che era stato cancellato dall'allegato B nel 2015 con il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2322.

(30) Nell'ottobre 2021, nell'ambito del monitoraggio continuo, a opera della Commissione, del sistema di sorveglianza della sicurezza del Kazakhstan, esperti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri hanno effettuato in Kazakhstan una visita di valutazione in loco dell'Unione presso la sede del comitato dell'aviazione civile del Kazakhstan («CAC KZ») e dell'Amministrazione per l'aviazione del Kazakhstan («AAK»), come pure presso tre vettori aerei certificati in Kazakhstan, ossia *Air Astana*, *Jupiter Jet* e *Qazaq Air*.

(31) Il 2 febbraio 2022 l'AAK ha trasmesso alla Commissione un PAC per porre rimedio alle carenze osservate e segnalate dal gruppo di valutazione. La Commissione, insieme all'Agenzia, ha valutato il PAC e ha trasmesso al CAC KZ e all'AAK osservazioni e indicazioni per l'adeguamento.

(32) Il 27 e il 28 aprile 2022 si è tenuta una riunione tecnica tra la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e i rappresentanti del CAC KZ e dell'AAK. L'obiettivo di tale riunione era rivedere l'elaborazione e l'attuazione del CAP ad opera del CAC KZ e dell'AAK nonché le relative azioni da loro intraprese per garantire l'effettiva conformità dei loro sistemi di sorveglianza della sicurezza alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

(33) Sulla base del PAC presentato e delle discussioni nonché delle prove fornite nel corso della riunione tecnica, sono stati osservati progressi in risposta alle osservazioni formulate durante la visita di valutazione in loco. Risulta evidente che tutte le osservazioni sono state affrontate in una qualche misura e alcune di queste possono essere considerate archiviate.

([8]) Regolamento di esecuzione (UE) 2016/2214 della Commissione, dell'8 dicembre 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione (GU L 334 del 9.12.2016, pag. 6).

(34) Dalla riunione è emerso che il CAC KZ e l'AAK devono ancora fornire alla Commissione ulteriori chiarimenti e prove in merito a determinate azioni e misure adottate. La Commissione ha inoltre chiesto al CAC KZ e all'AAK di esaminare il PAC approfondendo ulteriormente l'analisi delle cause di fondo delle carenze in materia di sicurezza individuate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione, al fine di discuterne nella prossima riunione tecnica.

(35) A seguito delle deliberazioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del novembre 2021, e come confermato durante la riunione tecnica dell'aprile 2022, la Commissione ha invitato il CAC KZ, l'AAK e il vettore aereo *Air Astana* a un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE il 17 maggio 2022.

(36) Nel corso dell'audizione il CAC KZ e l'AAK hanno fornito alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea dell'UE una panoramica del sistema istituito per garantire la sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei certificati in Kazakhstan. Hanno illustrato il piano nazionale kazako per lo sviluppo della sicurezza, che include misure volte a migliorare l'efficacia del trasporto aereo kazako, compresa l'effettiva attuazione delle pertinenti norme internazionali di sicurezza. L'AAK ha inoltre riferito in merito agli ultimi sviluppi riguardanti la sua struttura organizzativa, le dimensioni del settore del trasporto aereo in Kazakhstan, nonché i risultati della missione coordinata di convalida dell'ICAO svolta nell'agosto 2021.

(37) Sottolineando il loro impegno a favore di un miglioramento continuo, il CAC KZ e l'AAK hanno fornito alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea dell'UE una panoramica completa e dettagliata dell'attuazione del PAC elaborato sulla base dei risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione dell'ottobre 2021. Sono stati richiamati gli obiettivi strategici definiti per il futuro, quali le modifiche al quadro giuridico kazako, i manuali e le procedure dell'AAK, il proseguimento dei miglioramenti del QMS e l'avanzamento della effettiva attuazione delle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

(38) Nel corso dell'audizione il CAC KZ e l'AAK si sono impegnati a tenere informata la Commissione sulle future azioni da intraprendere in merito alle restanti osservazioni formulate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del 2021. Si sono inoltre impegnati a tenere un dialogo costante in materia di sicurezza, anche fornendo informazioni pertinenti in materia di sicurezza e partecipando a ulteriori riunioni, almeno due volte all'anno, oppure quando ritenuto necessario dalla Commissione.

(39) Sussistono prove del fatto che le misure adottate dal CAC KZ e dall'AAK contribuiscono già a rafforzare le loro capacità di sorvegliare le attività di trasporto aereo in Kazakhstan. Sono tuttavia necessari ulteriori miglioramenti in relazione alla loro capacità di sorvegliare che le operazioni effettuate dai vettori aerei certificati in Kazakhstan siano condotte in conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, anche garantendo la disponibilità di risorse adeguate per tali attività di sorveglianza della sicurezza.

(40) Dalle informazioni presentate risulta che a partire dall'ottobre 2021 il CAC KZ e l'AAK abbiano compiuto notevoli progressi nell'attuazione delle pertinenti norme internazionali di sicurezza. La Commissione e l'Agenzia hanno manifestato la loro intenzione a continuare a sostenere il CAC KZ e l'AAK nei loro sforzi volti a rafforzare ulteriormente il sistema di sicurezza aerea in Kazakhstan.

(41) Nel corso dell'audizione il vettore aereo *Air Astana* ha fornito una panoramica della sua flotta attuale e delle risorse e delle strutture disponibili. Ha descritto il suo solido e ben sviluppato sistema di gestione della sicurezza («SMS») e il suo QMS. Il vettore aereo ha indicato di utilizzare una serie di strumenti software per integrare i dati relativi alla sicurezza, alla qualità e alla gestione dei rischi, compreso il sistema di gestione del rischio di affaticamento.

(42) Su richiesta del comitato per la sicurezza aerea dell'UE, il vettore aereo ha inoltre riferito in merito alle attività di sorveglianza che l'AAK ha svolto nei confronti di *Air Astana* nel 2021 e nel 2022 e ha confermato i miglioramenti nelle sue interazioni con il CAC KZ e l'AAK.

(43) Sulla base delle sue deliberazioni, il comitato per la sicurezza aerea dell'UE è giunto alla conclusione che occorre prestare particolare attenzione al monitoraggio continuo della situazione in materia di sicurezza e agli sviluppi in Kazakhstan, anche mediante relazioni regolari sui progressi del CAC KZ e dell'AAK, ed eventualmente invitandoli a un'altra audizione in occasione di una futura riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE.

(44) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per il momento, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei del Kazakhstan.

(45) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Kazakhstan alle pertinenti norme internazionali di sicurezza dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

(46) Qualora informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, potrebbe rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Moldova

(47) Nel novembre 2021, con il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2070 della Commissione ([9]), i vettori aerei della Moldova, ad eccezione di *Air Moldova*, *Aerotranscargo* e *Fly One* che non sono mai stati inclusi né nell'allegato A né nell'allegato B, sono stati cancellati dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(48) Con lettera del 31 marzo 2022 l'autorità per l'aviazione civile moldava («CAAM») ha fornito informazioni e un aggiornamento sulle attività di sorveglianza della sicurezza per il periodo compreso tra novembre 2021 e marzo 2022. Oltre all'aggiornamento in merito al PAC elaborato sulla base della visita di valutazione in loco dell'Unione del settembre 2021, le informazioni fornite dalla CAAM comprendevano anche aggiornamenti in relazione alle ultime modifiche del quadro legislativo nazionale dell'aviazione in Moldova.

(49) La Commissione, dopo aver esaminato le informazioni e la documentazione ricevute, ritiene che le altre osservazioni in sospeso a seguito della visita di valutazione in loco del settembre 2021 siano state affrontate con successo e possano essere archiviate. Alla luce dei progressi compiuti, la Commissione ritiene sufficiente ricevere aggiornamenti dalla CAAM una volta l'anno fino a quando non sarà presa una decisione diversa.

(50) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per il momento, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei della Moldova.

(51) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Moldova alle pertinenti norme internazionali di sicurezza dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

(52) Qualora informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, potrebbe rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Pakistan

(53) Nel marzo 2007, mediante il regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione ([10]), *Pakistan International Airlines* è stato incluso nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 e successivamente cancellato nel novembre 2007 mediante il regolamento (CE) n. 1400/2007 della Commissione ([11]).

(54) Il 24 giugno 2020 una dichiarazione del ministro federale dell'aviazione pakistano ha rivelato che un notevole numero di licenze di pilota rilasciate dall'Autorità pakistana per l'aviazione civile («PCAA») era stato ottenuto con mezzi fraudolenti.

([9]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/2070 della Commissione, del 25 novembre 2021, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione (GU L 421 del 26.11.2021, pag. 31).

([10]) Regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione, del 5 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 66 del 6.3.2007, pag. 3).

([11]) Regolamento (CE) n. 1400/2007 della Commissione, del 28 novembre 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 311 del 29.11.2007, pag. 12).

(55) Questo evento, combinato all'evidente mancanza di un'efficace sorveglianza della sicurezza da parte della PCAA, ha indotto l'Agenzia a sospendere le autorizzazioni rilasciate agli operatori di paesi terzi («TCO») *Pakistan International Airlines* e *Vision Air* con effetto a decorrere dal 1° luglio 2020.

(56) Il 1° luglio 2020 la Commissione ha avviato consultazioni con la PCAA conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006. In tale contesto la Commissione, in cooperazione con l'Agenzia e gli Stati membri, ha organizzato una serie di riunioni tecniche con la PCAA rispettivamente il 9 luglio e il 25 settembre 2020, il 15 e il 16 marzo 2021, il 15 ottobre 2021 e il 16 marzo 2022.

(57) Nel corso di tali riunioni sono state discusse varie questioni, in particolare la sorveglianza dei vettori aerei certificati in Pakistan, compresi i loro sistemi di gestione della sicurezza (SMS). La Commissione ha chiesto informazioni e prove al fine di verificare che una situazione simile non fosse diffusa in altri settori, quali il rilascio di licenze agli equipaggi di cabina, il rilascio di licenze agli addetti alla manutenzione o la certificazione dei vettori aerei.

(58) Le informazioni scambiate con la PCAA il 16 marzo 2022 riguardavano i risultati della recente visita effettuata nell'ambito del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO («USOAP»). La Commissione ha sottolineato che si terrà debitamente conto del contenuto della relazione di audit al fine di determinare le prossime fasi del proprio processo di consultazione sull'elenco per la sicurezza aerea. Nel corso della riunione la PCAA ha presentato gli aspetti principali della relazione e si è impegnata a condividerla con la Commissione una volta ultimata.

(59) Dopo aver ricevuto la relazione la Commissione ha potuto constatare che essa non contiene alcuna indicazione dei settori che richiedono un'azione correttiva immediata. Tuttavia, sebbene la relazione indichi la presenza della maggior parte degli elementi che consentono alla PCAA di assolvere le proprie responsabilità, la Commissione rileva che la PCAA dovrebbe modificare, integrare o migliorare gli orientamenti e le procedure, in particolare per quanto riguarda il rilascio delle licenze ai piloti. Sottolinea inoltre la necessità di migliorare la legislazione nazionale pakistana, integrandola con disposizioni relative alla politica di applicazione e all'accesso illimitato del personale ispettivo al fine di garantire un controllo efficace.

(60) Sulla base delle informazioni disponibili e degli scambi con la PCCA, la Commissione riconosce gli sforzi compiuti dalla PCAA per adottare una PAC al fine di rimediare alle carenze di sicurezza individuate. La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia e degli Stati membri, osserva che in seguito alla visita dell'USOAP (ICAO) il Pakistan attraversa attualmente un importante processo di sviluppo, che comprende modifiche alla sua legislazione primaria in materia di aviazione.

(61) Su tale base la Commissione, al fine di determinare se siano necessarie ulteriori azioni a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005, continuerà a dialogare con la PCAA e a monitorare i progressi compiuti per affrontare la situazione della sorveglianza della sicurezza in Pakistan. Tali attività di monitoraggio continuo consentiranno di determinare quando sarà effettuata una visita di valutazione in loco dell'Unione.

(62) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che per il momento non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei del Pakistan.

(63) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Pakistan alle pertinenti norme internazionali di sicurezza dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

(64) Qualora informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, potrebbe rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Russia

(65) L'8 aprile 2022, mediante il regolamento di esecuzione (UE) 2022/594 della Commissione, sono stati inseriti nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 i vettori aerei della Russia che avevano utilizzato uno o più degli aeromobili di cui al considerando 4 o 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/594 ([12]).

(66) Il 28 aprile 2022 l'Agenzia federale russa del trasporto aereo («FATA») ha informato la Commissione di ritenere infondata ogni accusa di violazione delle norme internazionali in materia di aviazione civile, nonché ogni preoccupazione riguardante la sicurezza di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2022/594 della Commissione. La FATA tuttavia non ha fornito alcuna informazione a sostegno della sua dichiarazione.

(67) Nell'ambito delle sue attività di monitoraggio continuo, la Commissione ha stabilito che esistono prove del fatto che il vettore aereo *I Fly* ha iscritto gli aeromobili di cui al considerando 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/594 al registro aeronautico della Russia e che ha utilizzato consapevolmente tali aeromobili in violazione delle pertinenti norme di sicurezza internazionali. L'iscrizione di tali aeromobili al registro russo è stata effettuata senza il consenso dei proprietari e senza la successiva collaborazione in materia di sicurezza da parte dell'autorità aeronautica irlandese, in quanto Stato di immatricolazione riconosciuto degli aeromobili.

(68) Conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2022/594 e ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per quanto riguarda i vettori aerei della Russia, l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione dovrebbe essere modificato al fine di inserire il vettore aereo *I Fly* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(69) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati dalla FATA alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei del Sud Sudan

(70) I vettori aerei certificati in Sud Sudan non sono mai stati inclusi nell'allegato A o B del regolamento (CE) n. 474/2006.

(71) Negli ultimi quattro anni si sono verificati nel Sud Sudan quattro incidenti mortali e diversi altri incidenti e inconvenienti gravi, che spesso hanno coinvolto aeromobili con marche di immatricolazione sospette.

(72) Il 26 marzo 2021 la Commissione ha avviato consultazioni con l'Autorità per l'aviazione civile del Sud Sudan («SSCAA») conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.

(73) Nel successivo scambio di corrispondenza la SSCAA ha comunicato che il certificato di operatore aereo («COA») del *South Sudan Supreme Airlines*, i cui aeromobili sono stati coinvolti in un incidente mortale, era stato sospeso e che, a causa di sospetti relativi all'immatricolazione dell'aeromobile coinvolto in tale incidente, la SSCAA stava riesaminando tutti gli operatori aerei e COA del paese. La SSCAA ha inoltre comunicato che erano in corso azioni di sviluppo e di revisione della normativa, dei manuali e dell'addestramento. Il 5 novembre 2021 sono stati forniti documenti contenenti informazioni sul programma di ispezione, sorveglianza e audit della SSCAA, nonché relazioni relative all'audit di alcuni vettori aerei e degli aeromobili immatricolati all'estero che operano nel Sud Sudan.

(74) Il 28 marzo 2022 la SSCAA ha comunicato le sue risposte al questionario inviato dalla Commissione il 26 marzo 2021. In base a tali risposte risulta che la SSCAA non ha ancora sviluppato e introdotto un sistema di sorveglianza efficace. La SSCAA osserva inoltre che, sebbene non abbia rilasciato alcuna licenza o COA e che non vi siano aeromobili immatricolati nel paese, essa ha rilasciato autorizzazioni d'esercizio ad aeromobili immatricolati all'estero per operare nel Sud Sudan. Non vi sono prove di alcuna attività di sorveglianza che comporta il rilascio di tali autorizzazioni o del relativo monitoraggio continuo.

([12]) Regolamento di esecuzione (UE) 2022/594 della Commissione, dell'8 aprile 2022, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione (GU L 114 del 12.4.2022, pag. 49).

(75) Il 22 febbraio 2022 la Commissione ha informato la SSCAA della sua intenzione di iscrivere all'ordine del giorno della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE il riesame della situazione della sorveglianza dell'aviazione civile nel Sud Sudan e ha invitato la SSCAA a un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE il 18 maggio 2022.

(76) Nel corso dell'audizione la SSCAA ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea dell'UE una panoramica della sua struttura organizzativa e ha fornito informazioni sulle dimensioni del settore dell'aviazione in Sud Sudan. Essa ha descritto le funzioni delle diverse direzioni della SSCAA e le loro responsabilità e ha fornito informazioni generali sul personale dell'autorità. Ha spiegato che la SSCAA è ancora fortemente dipendente dal sostegno dell'Agenzia per la sorveglianza della sicurezza dell'aviazione civile della Comunità dell'Africa orientale (EAC-CASSOA) per l'istituzione di norme sull'aviazione civile e per lo sviluppo di un processo di sorveglianza efficace. A tale riguardo la SSCAA ha osservato che sarebbe accolto con favore ogni forma di assistenza e sostegno.

(77) La SSCAA ha confermato di non aver emesso alcun COA e di non aver ancora istituito un registro aeronautico. La SSCAA ha tuttavia comunicato che, successivamente a una formazione che sarà organizzata dall'EAC-CASSOA a partire dal 23 maggio 2022, prevede di raggiungere l'obiettivo di istituire un registro aeronautico e di conseguire la capacità di certificare i vettori aerei mediante il processo di certificazione in 5 fasi previsto dagli orientamenti dell'ICAO.

(78) La SSCAA ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE di aver rilasciato 24 autorizzazioni d'esercizio a vettori aerei stranieri e che alcuni di questi vettori autorizzati effettuano voli nazionali nel paese. Sembra che questa sia l'unica attività di certificazione svolta dalla SSCAA. La SSCAA ha descritto il processo di rilascio di tali autorizzazioni mediante una convalida dei COA, che comprende l'ispezione della documentazione e il controllo fisico degli aeromobili. Tali informazioni sono state tuttavia fornite solo durante l'audizione e non è stato possibile verificare le modalità di svolgimento del processo di convalida.

(79) Nel corso dell'audizione la SSCAA ha fornito anche un esempio di misura coercitiva adottata nei confronti di un vettore aereo straniero, ossia la revoca dell'autorizzazione d'esercizio quando l'autorità ha constatato che il COA del vettore aereo era stato revocato dalla sua autorità competente.

(80) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE hanno preso atto del fatto che nessun vettore aereo è sottoposto alla sorveglianza regolamentare della SSCAA, in quanto non ha emesso alcun COA, e che tutte le operazioni di volo nel paese sono effettuate da vettori aerei il cui COA è stato rilasciato da autorità straniere. Di conseguenza, tenendo conto dei criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, nessun vettore aereo certificato dalla SSCAA può essere oggetto di misure a livello dell'Unione.

(81) Inoltre la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE hanno preso atto delle dichiarazioni della SSCAA, secondo cui non intende rilasciare alcun COA fino a quando non avrà raggiunto le capacità di certificazione e sorveglianza necessarie per attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza internazionali.

(82) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per quanto riguarda i vettori aerei del Sud Sudan, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.

(83) La Commissione continuerà a seguire da vicino la situazione della sicurezza in Sud Sudan nell'ambito delle sue attività di monitoraggio continuo. Il comitato per la sicurezza aerea dell'UE ha concluso che si dovrebbe prestare particolare attenzione alla situazione e agli sviluppi in materia di sicurezza nel Sud Sudan e che la SSCAA dovrebbe essere invitata a presentare relazioni periodiche sui progressi realizzati in materia di istituzione di norme sull'aviazione civile, sviluppo di un efficace processo di sorveglianza della sicurezza e capacità di rilasciare COA. Qualora la Commissione venisse a conoscenza di un rischio imminente per la sicurezza dovuto alla non conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, come il rilascio di un COA in assenza di adeguate capacità di certificazione e sorveglianza da parte della SSCAA, a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005 potrebbero rendersi necessari ulteriori interventi da parte della Commissione, quali l'imposizione di un divieto operativo ai vettori aerei interessati e la loro inclusione nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(84) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

(85) Gli articoli 5 e 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconoscono la necessità che le decisioni siano prese rapidamente e, ove opportuno, con urgenza, date le implicazioni per la sicurezza. È pertanto essenziale, per la protezione delle informazioni sensibili e dei viaggiatori, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione siano pubblicate ed entrino in vigore immediatamente dopo l'adozione.

(86) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea dell'UE istituito dall'articolo 15 del regolamento (CE) n. 2111/2005,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 474/2006 è così modificato:

1) l'allegato A è sostituito dal testo che figura nell'allegato I del presente regolamento;

2) l'allegato B è sostituito dal testo che figura nell'allegato II del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 1º giugno 2022

Per la Commissione
a nome della presidente
Adina VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO I

«*ALLEGATO A*

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NELL'UNIONE, CON ECCEZIONI [1]

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della supervisione regolamentare, ad eccezione di *TAAG Angola Airlines* e *Heli Malongo*, compresi i seguenti:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Sconosciuto	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Sconosciuto	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Sconosciuto	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Sconosciuto	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Armenia responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Armenia**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia

[1] I vettori aerei elencati nell'allegato A possono essere autorizzati a esercitare i diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (*wet-leased*) da un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	N/D	Armenia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Repubblica del Congo**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Repubblica del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Sconosciuto	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (CD) responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Repubblica democratica del Congo (CD)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Gibuti**
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Guinea equatoriale**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	COA n. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	COA n. 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kirghizistan responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Kirghizistan**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirghizistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Sconosciuto	Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirghizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirghizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della supervisione regolamentare.			**Liberia**

Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Libia responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Libia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Sconosciuto	Libia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Nepal responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Sconosciuto	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Sconosciuto	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Sconosciuto	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Sconosciuto	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Sconosciuto	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Sconosciuto	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Sconosciuto	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Sconosciuto	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Sconosciuto	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Sconosciuto	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Sconosciuto	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Sconosciuto	Nepal
TARA AIR	053/2009	Sconosciuto	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal

I seguenti vettori aerei certificati dalle autorità della Russia responsabili della supervisione regolamentare:			**Russia**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Russia
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Russia
IZHAVIA	479	IZA	Russia
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY "YAKUTIA"	464	SYL	Russia
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Russia
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Russia
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Russia
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Russia
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Russia
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Russia
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Russia
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Russia
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Russia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Russia
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Russia
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Russia
LTD. I FLY	533	RSY	Russia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Russia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Russia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Russia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Russia
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Russia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Sao Tomé e Principe**

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Principe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della supervisione regolamentare.			**Sierra Leone**
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan»

ALLEGATO II

«*ALLEGATO B*

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A RESTRIZIONI OPERATIVE NELL'UNIONE [1]

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Sigla/e di immatricolazione ed eventualmente numero/i di serie che identifica/no la fabbricazione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Tutti gli aeromobili del tipo Fokker F100 e del tipo Boeing B747.	Aeromobili del tipo Fokker F100, come indicato nel COA; aeromobili del tipo Boeing B747, come indicato nel COA.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Corea del Nord	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU-204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Corea del Nord»

[1] I vettori aerei elencati nell'allegato B possono essere autorizzati a esercitare i diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (*wet-leased*) da un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.