# REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2022/2295 DELLA COMMISSIONE

## del 23 novembre 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 («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 («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, Kazakhstan, Nepal, Nigeria e Pakistan. La Commissione ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE riguardo alla situazione della sicurezza aerea in Argentina, nella Repubblica del Congo, nella Guinea equatoriale, in Iraq, nel Madagascar, in Russia e nel Sud Sudan.

(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, gli 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) La Commissione e l'Agenzia hanno visitato la sede del comitato per l'aviazione civile dell'Armenia («CAC») dal 27 al 30 settembre 2022. In tale occasione la Commissione ha esaminato i progressi compiuti dal CAC nell'affrontare le carenze individuate in materia di sicurezza che hanno portato all'imposizione del suddetto divieto ai vettori aerei armeni. Una parte dell'esame effettuato durante la visita si è concentrata sulle azioni già intraprese e su quelle previste per affrontare le cause di fondo dei problemi di sicurezza individuati, in particolare per quanto riguarda la capacità del CAC di effettuare una sorveglianza efficace dei vettori aerei certificati in Armenia.

(14) A tale riguardo, la Commissione ha esaminato le azioni già intraprese dal CAC per adempiere alle proprie responsabilità per l'attuazione del programma di sicurezza nazionale, del sistema di segnalazione di eventi, del sistema di gestione della qualità e della procedura di rilascio del certificato di operatore aereo («COA»). Durante la visita non è stata solo esaminata la capacità del CAC di rispettare i regolamenti e le norme pertinenti in materia di sicurezza, ma anche la sua capacità di individuare eventuali rischi significativi per la sicurezza in un vettore aereo certificato e di agire in modo efficace per contenere tale rischio.

([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).

(15) La visita ha confermato che il CAC ha compiuto progressi limitati per quanto riguarda le carenze individuate in materia di sicurezza e le osservazioni formulate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del 2020. Sebbene sia stato definito e adottato un piano d'azione correttivo («PAC»), questo dovrebbe tuttavia essere ripreso, rivisto e integrato con ulteriori azioni al fine di renderlo adeguato allo scopo. Si tratta di un'attività fondamentale nell'ambito del progetto di assistenza tecnica fornita dall'Agenzia.

(16) In tale occasione il CAC ha inoltre informato la Commissione che è stato certificato un nuovo vettore aereo, *Fly Arna* (AM AOC n. 075). Poiché il CAC non ha dimostrato sufficiente capacità di attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, il rilascio di un COA a tale nuovo vettore aereo non garantisce una sufficiente conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

(17) La visita ha inoltre offerto l'opportunità di ribadire alle autorità competenti e ai rappresentanti del governo dell'Armenia che una sorveglianza della sicurezza adeguata ed efficace può essere garantita solo se il CAC può beneficiare di risorse e competenze adeguate, in particolare in termini di personale qualificato in numero sufficiente e di stabilità dell'alta dirigenza.

(18) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per quanto riguarda i vettori aerei dell'Armenia, l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di includere *Fly Arna* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(19) 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 del Kazakhstan**

(20) Nel dicembre 2016, con il regolamento di esecuzione (UE) 2016/2214 della Commissione ([7]), 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 del regolamento (CE) n. 474/2006 già nel 2015 con il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2322 della Commissione ([8]).

(21) Il 20 ottobre 2022 la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e i rappresentanti del comitato per l'aviazione civile del Kazakhstan («CAC KZ») e dell'Amministrazione per l'aviazione del Kazakhstan («AAK») hanno tenuto una riunione tecnica. Durante tale riunione il CAC KZ e l'AAK hanno presentato i progressi compiuti per quanto riguarda l'attuazione e l'ulteriore sviluppo del loro PAC e hanno fornito alla Commissione prove delle azioni intraprese per dare seguito a una serie di osservazioni e raccomandazioni formulate in occasione della visita di valutazione in loco dell'Unione del 2021 o per chiuderle.

(22) La riunione ha inoltre offerto al CAC KZ e all'AAK l'opportunità di fornire un aggiornamento sugli sviluppi in corso nel quadro legislativo kazako in materia di aviazione, in particolare per quanto riguarda le modifiche alla legislazione primaria del Kazakhstan in materia di aviazione, che dovrebbero essere adottate nel dicembre 2022. L'AAK ha inoltre fornito informazioni in merito alle azioni intraprese per l'elaborazione di una legislazione secondaria in materia di aviazione, che potranno essere adottate soltanto dopo l'adozione del diritto primario in materia di aviazione.

(23) Sulla base del riesame del PAC presentato prima della riunione, nonché delle discussioni e delle prove fornite nel corso della riunione, si è preso atto dei progressi compiuti nel dar seguito alle osservazioni e alle raccomandazioni formulate in occasione della visita di valutazione in loco dell'Unione del 2021. Tutte le osservazioni e le raccomandazioni sono state affrontate e alcune sono state chiuse. Occorre tuttavia adottare ulteriori misure per chiudere in modo soddisfacente tutte le restanti osservazioni e fornire le risorse necessarie per garantire un'adeguata

([7]) 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).

([8]) 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).

sorveglianza della sicurezza. Sono state individuate una serie di ulteriori questioni specifiche che richiedono maggiore attenzione, tra cui l'elaborazione e l'attuazione di una procedura per lo svolgimento di ispezioni senza preavviso, in particolare per i titolari di COA e le organizzazioni di manutenzione autorizzate, e l'assunzione di un esperto qualificato per garantire la supervisione degli esaminatori di volo designati.

(24) 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.

(25) 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.

(26) 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 Nepal**

(27) Nel dicembre 2013, con il regolamento di esecuzione (UE) n. 1264/2013 della Commissione ([9]), i vettori aerei certificati in Nepal sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(28) Nell'ambito delle sue attività di monitoraggio continuo, il 14 settembre 2022 la Commissione ha incontrato i rappresentanti dell'autorità per l'aviazione civile del Nepal («CAAN»). In tale occasione la CAAN ha fornito alla Commissione informazioni riguardanti la sorveglianza della sicurezza in Nepal e in particolare considerazioni rivedute sulla separazione funzionale dei suoi ruoli di regolamentazione e di fornitore di servizi, una questione annosa emersa durante le consultazioni della Commissione con il Nepal, nonché nell'ambito del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO («USOAP»).

(29) A seguito di tale riunione, il 10 novembre 2022 la CAAN ha presentato alla Commissione le informazioni e le prove documentali sull'adozione di un nuovo regolamento CAAN che, secondo la CAAN stessa, garantisce la separazione funzionale dei suoi ruoli di regolamentazione e di fornitore di servizi, in particolare impedendo il trasferimento di personale tra le sezioni della CAAN incaricate della regolamentazione e quelle incaricate della fornitura di servizi. L'attuazione di questo nuovo regolamento e i progressi compiuti nell'allineamento della sorveglianza della sicurezza della CAAN alle pertinenti norme internazionali di sicurezza consentirebbero alla Commissione di considerare se sia opportuno organizzare nel 2023 una visita di valutazione in loco dell'Unione in Nepal. Sulla base delle prove raccolte nel corso di una tale visita, la Commissione potrebbe valutare se sia giustificata la cancellazione dei vettori aerei certificati in Nepal dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(30) 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 Nepal.

(31) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Nepal 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 della Nigeria**

(32) Nel maggio 2017, con il regolamento di esecuzione (UE) 2017/830 della Commissione ([10]), il vettore aereo *Med-View Airline* è stato incluso nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

([9]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 1264/2013 della Commissione, del 3 dicembre 2013, 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 326 del 6.12.2013, pag. 7).

([10]) Regolamento di esecuzione (UE) 2017/830 della Commissione, del 15 maggio 2017, 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 124 del 17.5.2017, pag. 3).

(33) Con lettera del 25 maggio 2022 l'autorità per l'aviazione civile della Nigeria («NCAA») ha confermato per iscritto la cessazione delle attività del vettore aereo *Med-View Airline*.

(34) Il 7 novembre 2022 la Commissione, con la partecipazione dell'Agenzia, ha organizzato una riunione con la NCAA, su sua richiesta, per ricevere aggiornamenti sui principali sviluppi in materia di sorveglianza della sicurezza realizzati in Nigeria tra il 2019 e il 2022, in particolare alla luce del sostegno fornito in tale ambito dall'Agenzia alla NCAA nel 2019.

(35) Durante tale riunione la NCAA ha presentato in maniera esaustiva i miglioramenti apportati alla sorveglianza della sicurezza, in particolare per quanto riguarda la legislazione primaria in materia di aviazione, le qualifiche del personale tecnico e gli obblighi di sorveglianza.

(36) Di particolare rilievo sono le modifiche legislative apportate alla legge nigeriana sull'aviazione civile, la riorganizzazione degli uffici regionali, gli sforzi volti a ottenere una certificazione ISO 9001 per la NCAA, l'elaborazione di piani per la digitalizzazione e l'automazione dei processi della NCAA, il miglioramento della formazione del personale e l'istituzione di un sistema di segnalazione di eventi.

(37) La NCAA ha posto l'accento sul suo impegno a favore di un miglioramento continuo, anche per quanto riguarda la sorveglianza della sicurezza e la trasmissione periodica di informazioni alla Commissione e all'Agenzia. La Commissione ha preso atto di questo sviluppo positivo e ha sottolineato che la NCAA dovrebbe ricevere tutto il sostegno e le risorse di cui necessita per adempiere ai propri obblighi di sorveglianza della sicurezza.

(38) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per cancellare il vettore aereo *Med-View Airline* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(39) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Nigeria 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.

(40) 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**

(41) Nel marzo 2007, con il regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione ([11]), *Pakistan International Airlines* è stato incluso nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 e successivamente cancellato da tale allegato nel novembre 2007 con il regolamento (CE) n. 1400/2007 della Commissione ([12]).

(42) Il 1º luglio 2020 la Commissione ha avviato consultazioni con l'autorità per l'aviazione civile del Pakistan («PCAA») a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006, sulla base delle sospensioni delle autorizzazioni TCO di *Pakistan International Airlines* e *Vision Air* e di una dichiarazione del ministro dei Trasporti pakistano in merito alle licenze di pilota ottenute in modo fraudolento in Pakistan.

(43) In tale contesto la Commissione, in cooperazione con l'Agenzia e gli Stati membri, ha organizzato una serie di riunioni tecniche e informative con la PCAA il 9 luglio e il 25 settembre 2020, il 15 e il 16 marzo 2021, il 15 ottobre 2021 e il 16 marzo 2022. Tali discussioni si sono incentrate sugli sforzi profusi dalla PCAA nell'affrontare i problemi in materia di sorveglianza della sicurezza precedentemente individuati dalla Commissione e dagli esperti dell'Agenzia, nonché quelli individuati dall'ICAO nel corso della sua visita effettuata nell'ambito del USOAP, che si è svolta tra il 29 novembre e il 10 dicembre 2021.

([11]) 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).

([12]) 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).

(44) Nell'ambito delle sue attività di monitoraggio continuo, il 25 ottobre 2022 la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e i rappresentanti della PCAA hanno tenuto una riunione tecnica. Durante tale riunione la PCAA ha informato i partecipanti in merito alle azioni e alle misure già attuate, nonché a quelle previste, per affrontare i problemi individuati in materia di sorveglianza della sicurezza.

(45) Le informazioni e i dati presentati durante la riunione mostrano l'impegno e gli sforzi della PCAA per risolvere la situazione della sorveglianza della sicurezza in Pakistan, in particolare mediante l'adozione entro la fine del 2022 di un'ordinanza modificata dell'autorità per l'aviazione civile e l'adozione della relativa legislazione secondaria prevista per il primo trimestre del 2023. Nel complesso i piani proposti, come presentati nel corso della riunione, sembrano essere adatti allo scopo di conformarsi alle pertinenti norme di sicurezza e attuarle efficacemente. Tuttavia ciò potrà essere valutato solo dopo l'adozione dei regolamenti pertinenti.

(46) Su tale base la Commissione, pur riconoscendo le azioni intraprese finora, continuerà a monitorare il sistema di sorveglianza della sicurezza del Pakistan al fine di determinare se siano necessarie ulteriori azioni a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005. In tale contesto la Commissione intende effettuare, con l'Agenzia e gli Stati membri, una visita di valutazione in loco dell'Unione in Pakistan nel 2023.

(47) 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 certificati in Pakistan.

(48) 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.

(49) 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, può rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

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

(51) 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.

(52) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea dell'UE istituito a norma dell'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 23 novembre 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 |
| *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 |

[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.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *ARMENIAN HELICOPTERS* | AM AOC 067 | KAV | Armenia |
| *FLY ARNA* | AM AOC 075 | ACY | Armenia |
| *FLYONE ARMENIA* | AM AOC 074 | FIE | 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 (RDC) |
| **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 | KGC | 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* | 057 A/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** |
| *AFRICÀS 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* | 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* | 60 | KUH | Sudan |
| *NOVA AIRWAYS* | 46 | NOV | Sudan |
| *SUDAN AIRWAYS* | 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-COA/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.».