

**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****(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 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione <sup>(2)</sup> 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 loro sorveglianza 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 all'allegato 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 <sup>(3)</sup>, con le autorità competenti e i vettori aerei di Armenia, Comore, Iraq, Kazakistan, Libia, Messico, 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, nel Sudan 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 <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup>.
- (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 e la Francia hanno 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 competente, 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 competente, 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 <sup>(6)</sup>, i vettori aerei dell'Armenia sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (13) Il 3 novembre 2021 si è tenuta una riunione tecnica tra la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e il comitato per l'aviazione civile dell'Armenia (*Civil Aviation Committee of Armenia* — «CAC») nel corso della quale il CAC ha fornito un aggiornamento sulle azioni intraprese dopo la riunione tecnica del 15 aprile 2021 al fine di rimediare alle carenze di sicurezza individuate. Il CAC ha fornito una panoramica degli ultimi sviluppi riguardanti il quadro legislativo dell'aviazione civile in Armenia, informazioni sui nuovi sviluppi delle funzioni e delle responsabilità dei dipartimenti/delle sezioni del CAC e illustrato il manuale delle risorse umane.
- (14) Il CAC ha anche informato la Commissione in merito alla recente elaborazione del manuale di gestione della sicurezza e alle iniziative di formazione seguite dal personale del CAC sul sistema di gestione della sicurezza (*Safety Management System* — «SMS»).

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> 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) Il CAC ha inoltre informato la Commissione della revoca dei certificati di operatore aereo («COA») dei vettori aerei *Atlantis Armenian Airlines* e *Fly Armenia Airways* e della certificazione di un nuovo vettore aereo, *Flyone Armenia* (COA n. 074). 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 norme internazionali di sicurezza.
- (16) La Commissione prende atto dei progressi compiuti dal CAC nell'affrontare le preoccupazioni in materia di sicurezza aerea che nel giugno 2020 hanno portato all'inclusione dei vettori aerei certificati in Armenia nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006. Dalle informazioni e dalla documentazione fornite dal CAC non emergono tuttavia prove sufficienti del fatto che le carenze di sicurezza individuate nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione del 2020 siano state affrontate efficacemente per garantire la conformità alle norme internazionali di sicurezza. La Commissione continuerà a dialogare con il CAC e a seguire le ulteriori misure adottate e le attività intraprese per remediare a tali carenze di sicurezza, comprese le capacità di sorveglianza della sicurezza del CAC. In tale contesto è stato osservato che l'Agenzia gestirà un progetto di assistenza tecnica al fine di sostenere il CAC nei suoi sforzi volti a migliorare la sorveglianza della sicurezza aerea in Armenia.
- (17) 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 *Flyone Armenia* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e di cancellare *Atlantis Armenian Airlines* e *Fly Armenia Airways* da tale allegato.
- (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 delle Comore**

- (19) Il 22 marzo 2006 il vettore aereo *Air Service Comores* è stato incluso nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (20) Il 12 ottobre 2006, con il regolamento (CE) n. 1543/2006 della Commissione <sup>(7)</sup>, il vettore aereo *Air Service Comores* è stato spostato dall'allegato A all'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (21) Nell'ambito delle sue attività di monitoraggio continuo la Commissione ha chiesto all'*Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores* («ANACM») di fornire un elenco di tutti i titolari di COA certificati nelle Comore.
- (22) Il 15 luglio 2021 l'ANACM ha confermato per iscritto la cessazione delle attività del vettore aereo *Air Service Comores*.
- (23) 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 *Air Service Comores* dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (24) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati nelle Comore 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.
- (25) Laddove informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, può rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

<sup>(7)</sup> Regolamento (CE) n. 1543/2006 della Commissione, del 12 ottobre 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 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, modificato dal regolamento (CE) n. 910/2006 (GU L 283 del 14.10.2006, pag. 27).

### Vettori aerei dell'Iraq

- (26) Nel dicembre 2015, con il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2322 della Commissione <sup>(8)</sup>, il vettore aereo *Iraqi Airways* è stato incluso nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (27) Il 17 giugno 2021, su richiesta dell'Iraq e nell'ambito delle attività di monitoraggio continuo della Commissione, si è tenuta una riunione tecnica tra la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e l'autorità per l'aviazione civile irachena (*Iraqi Civil Aviation Authority* — «ICAA»). Nel corso di tale riunione l'ICAA ha fornito un aggiornamento in merito alle azioni intraprese successivamente all'inclusione di *Iraqi Airways* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006, nonché informazioni sullo stato di avanzamento dell'audit documentale USOAP CMA (*Universal Safety Oversight Audit Programme* (programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza) — *Continuous monitoring approach* (approccio di monitoraggio continuo)] dell'ICAO.
- (28) L'ICAA ha inoltre comunicato alla Commissione il recepimento e l'attuazione di tutte le raccomandazioni conseguenti al progetto di assistenza tecnica all'ICAA, realizzato dall'Agenzia nel 2017. A integrazione delle informazioni fornite prima della riunione tecnica, l'ICAA si è impegnata a fornire ulteriori prove volte a dimostrare i progressi citati. Nel corso della seconda parte di tale riunione, su specifica richiesta dell'Iraq, la Commissione e l'Agenzia hanno fornito chiarimenti sulla procedura di autorizzazione TCO in vista di una futura domanda di autorizzazione TCO da parte di *Iraqi Airways* o di altri vettori aerei certificati in Iraq.
- (29) Nel corso della riunione del 17 giugno 2021 la Commissione ha precisato che avrebbe potuto considerare la cancellazione di *Iraqi Airways* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 quando informazioni, comprese quelle raccolte tramite una visita di valutazione in loco dell'Unione, avessero confermato la conformità dell'Iraq alle norme dell'ICAO in materia di certificazione e sorveglianza e *Iraqi Airways* avesse potuto dimostrare all'Agenzia e alla Commissione che i problemi alla base della decisione negativa in merito all'autorizzazione TCO del 2015 erano stati risolti.
- (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 dell'Iraq.
- (31) 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.

### Vettori aerei del Kazakhstan

- (32) Nel dicembre 2016, con il regolamento di esecuzione (UE) 2016/2214 della Commissione <sup>(9)</sup>, i vettori aerei del Kazakhstan sono stati cancellati dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (33) Nel febbraio 2020, nell'ambito del monitoraggio continuo del sistema di sorveglianza della sicurezza del Kazakhstan, sono state avviate consultazioni formali con le autorità competenti del paese. In tale contesto, in occasione della riunione del maggio 2021, è stata fornita al comitato per la sicurezza aerea dell'UE una panoramica sulla situazione della sorveglianza della sicurezza in Kazakhstan.
- (34) A seguito delle deliberazioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del maggio 2021, esperti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri hanno effettuato in Kazakhstan, tra l'11 e il 15 ottobre 2021, una visita di valutazione in loco dell'Unione presso il comitato dell'aviazione civile del Kazakhstan (*Civil Aviation Committee of Kazakhstan* - «CAC KZ») e l'Amministrazione per l'aviazione del Kazakhstan (*Aviation Administration of Kazakhstan JSC* - «AAK»), come pure presso un campione di tre vettori aerei certificati in Kazakhstan, ossia *Air Astana*, *Jupiter JET* e *Qazaq Air*.

<sup>(8)</sup> 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).

<sup>(9)</sup> 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).

- (35) Le attività della visita di valutazione si sono concentrate sull'AAK in considerazione del ruolo predominante e della responsabilità di quest'ultima nelle attività di sorveglianza dei vettori aerei certificati in Kazakistan. I rappresentanti del CAC KZ hanno tuttavia partecipato a tutte le attività di valutazione in quanto varie attività strategiche, come l'adozione delle procedure dell'AAK, sono di loro competenza.
- (36) Dalla visita di valutazione emerge chiaramente che, nonostante i punti di forza, l'AAK presenta ancora carenze, come il mancato rispetto degli obblighi che ad essa incombono nel corso delle procedure di certificazione dei vettori aerei. Inoltre la procedura di sorveglianza dovrebbe essere adattata e, laddove necessario, rafforzata per garantire che tutti i vettori aerei siano soggetti a una sorveglianza commisurata alle loro dimensioni e alla loro complessità e per garantire la continua conformità alle norme internazionali di sicurezza applicabili.
- (37) Oltre a ciò il CAC KZ dovrebbe prestare maggiore attenzione all'aggiornamento del quadro legislativo in termini di integrazione delle modifiche degli allegati dell'ICAO nella regolamentazione kazaka. Il CAC KZ e l'AAK devono garantire l'attuazione di procedure e meccanismi interni validi che consentano di applicare il quadro giuridico e tecnico esistente alle attività e alle procedure di routine dell'organizzazione. In tale contesto il CAC KZ e l'AAK dovrebbero migliorare le loro funzioni generali di gestione della qualità e il programma nazionale di sicurezza del Kazakistan, al fine di garantire che i potenziali rischi per la sicurezza siano individuati e debitamente attenuati in modo sistematico e tempestivo.
- (38) Per quanto riguarda le attività di rilascio delle licenze svolte dall'AAK, al fine di garantire l'assolvimento delle responsabilità inerenti al rilascio delle licenze da parte del Kazakistan, in quanto Stato contraente dell'ICAO, il gruppo di valutazione ha individuato settori che necessitano di miglioramenti, in particolare le procedure degli ispettori, il sistema di esami teorici per gli equipaggi di condotta e le procedure volte a consentire un approccio standardizzato per quanto concerne la qualificazione degli esaminatori di volo e la supervisione degli stessi.
- (39) Il personale addetto all'aeronavigabilità ha una buona conoscenza delle procedure in vigore in seno all'AAK. Sono tuttavia necessari ulteriori miglioramenti, in particolare nel settore dell'addestramento periodico e specializzato, al fine di garantire che gli ispettori possiedano le qualifiche richieste. Il campionamento delle attività svolte dal personale addetto all'aeronavigabilità ha evidenziato deviazioni rispetto alle prescrizioni, in particolare nei settori della certificazione e della sorveglianza degli operatori e delle imprese di manutenzione.
- (40) Il 13 ottobre 2021 *Air Astana*, il principale vettore aereo per il trasporto di passeggeri e merci del Kazakistan, è stata oggetto di una visita specifica del gruppo di valutazione. Il vettore aereo dispone di un sistema di gestione della sicurezza (SMS) valido e ben funzionante che genera dati utili per il vettore aereo stesso. Nel complesso, sulla base dell'esame del campione, è stato possibile confermare l'esistenza di un sistema di monitoraggio della conformità (*Compliance Monitoring System* — «CMS») valido e funzionale. I dirigenti ai vertici della società hanno una buona comprensione di tali sistemi e li utilizzano allo scopo di individuare i rischi e adottare i provvedimenti opportuni per attenuare i rischi più gravi, portandoli a livelli accettabili.
- (41) Le operazioni del vettore aereo sono supportate da tecnici qualificati e da centri di manutenzione dotati di capacità sufficienti. Nel corso della visita non sono stati individuati problemi o carenze nel settore dell'aeronavigabilità.
- (42) Il vettore aereo ha dimostrato di disporre di un sistema solido e strutturato per il controllo dei diversi aspetti dell'addestramento dell'equipaggio di condotta, dell'equipaggio di cabina e dei responsabili delle operazioni di volo/*flight dispatcher*, compresi gli istruttori e gli esaminatori di volo. I fascicoli inseriti nel campione hanno dimostrato la tracciabilità dei certificati di addestramento e la corretta compilazione dei moduli.
- (43) Il 13 ottobre 2021 *Jupiter JET*, vettore aereo di merci kazako con sede ad Almaty, è stato oggetto di una visita specifica del gruppo di valutazione. Fondato nel 1996 con il nome *Joint-Stock Company Air Company ATMA*, è stato poi ribattezzato nel 2016. Effettua servizi charter ad hoc tramite un aeromobile Antonov AN-12.
- (44) Sebbene il vettore aereo abbia sviluppato e attuato un sistema di gestione della sicurezza (SMS), sono necessari ulteriori miglioramenti affinché il sistema raggiunga il livello di maturità richiesto.
- (45) Il vettore aereo ha mostrato di disporre di un sistema solido e strutturato per il controllo dei diversi aspetti che attengono al mantenimento dell'aeronavigabilità.

- (46) Nel corso della visita è stato stabilito che le procedure relative all'*electronic flight bag* (EFB), di cui al manuale delle operazioni, erano molto generiche. Inoltre è stato anche rilevato che alcune delle procedure contenute nel manuale delle operazioni non erano aggiornate o pienamente sviluppate, ad esempio il capitolo relativo al sistema anticollisione (*Traffic Collision Avoidance System* — «TCAS») non comprendeva tutte le chiamate standard TCAS 7.1 e le relative procedure. Il manuale delle operazioni deve essere riveduto e ne deve essere verificata la conformità alle norme applicabili.
- (47) *Qazaq Air*, istituita nel 2015, è un vettore aereo interregionale per il trasporto di passeggeri e merci con sede a Nur-Sultan e gestisce una flotta di cinque aeromobili a turboelica De Havilland Dash-8-Q400NG. Il 14 ottobre 2021 il gruppo di valutazione ha effettuato una visita specifica presso tale vettore aereo.
- (48) *Qazaq Air* dispone di un sistema di gestione della sicurezza (SMS) che genera dati utili per il vettore aereo. Nel corso della valutazione è emerso tuttavia che *Qazaq Air* non ha svolto sistematicamente tutte le attività conformemente alle prescrizioni del manuale di gestione della sicurezza, ad esempio non sono stati realizzati audit della sicurezza e resta da effettuare un'esercitazione di risposta alle emergenze.
- (49) Il vettore aereo ha sviluppato e attuato una funzione di monitoraggio della conformità, ma sono necessari ulteriori miglioramenti per sfruttarne pienamente le potenzialità, in particolare per quanto riguarda la chiusura dei rilievi degli audit interni.
- (50) Nel corso della valutazione sono state rilevate alcune discrepanze rispetto al manuale delle operazioni del vettore aereo. Desta particolare preoccupazione il fatto che il vettore aereo non abbia stabilito criteri concernenti le qualificazioni per le operazioni in bassa visibilità degli equipaggi di condotta, anche se il vettore aereo è stato autorizzato per le operazioni in bassa visibilità.
- (51) Per gli equipaggi di condotta *Qazaq Air* utilizza un apposito sistema informatizzato per la programmazione e il monitoraggio degli equipaggi. Nel corso della valutazione della documentazione relativa all'addestramento dei *flight dispatcher*, è emerso un ritardo nello svolgimento di una serie di addestramenti periodici.
- (52) Sulla base delle sue deliberazioni, il comitato per la sicurezza aerea dell'UE è giunto alla conclusione che occorre prestare particolare attenzione al monitoraggio delle attività di follow-up della CAC KZ e dell'AAK, anche procedendo ad una loro audizione in occasione della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE, al fine di discutere le osservazioni formulate durante la visita di valutazione, in particolare per quanto riguarda l'elaborazione e l'effettiva attuazione di un appropriato piano di azioni correttive.
- (53) 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.
- (54) 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.
- (55) Laddove informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, potrebbe rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### **Vettori aerei della Libia**

- (56) Nel dicembre 2014, con il regolamento di esecuzione (UE) n. 1318/2014 della Commissione <sup>(10)</sup>, i vettori aerei della Libia sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (57) Con lettera del 2 giugno 2021 l'autorità per l'aviazione civile libica (*Libyan Civil Aviation Authority* — «LYCAA») ha fornito informazioni sulla sua struttura, sul suo sistema e sulle sue attività di sorveglianza, compresi i manuali delle procedure degli ispettori interni, le istruzioni alle organizzazioni dell'aviazione civile, i moduli per gli operatori e le organizzazioni del settore dell'aviazione, le misure esecutive adottate dal 2019, nonché l'attuale elenco dei titolari di COA e degli aeromobili immatricolati.

<sup>(10)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 1318/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, 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 355 del 12.12.2014, pag. 8).

- (58) Dalle informazioni fornite risulta che la LYCAA ha certificato due nuovi vettori aerei, ossia *Berniq Airways* (COA 032/21) e *Hala Airlines* (COA 033/21), e che *Global Aviation and Services* ha cambiato nome in *Global Air Transport*. Poiché la LYCAA non ha dimostrato sufficiente capacità di attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, il rilascio di un COA a questi due nuovi vettori aerei non garantisce una sufficiente conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (59) Il 1° settembre 2021, su richiesta della Libia e nell'ambito di attività di monitoraggio continuo, si è tenuta una riunione tecnica tra la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e i rappresentanti della LYCAA. Nel corso di tale riunione la LYCAA ha fornito una panoramica della sua organizzazione e delle sue funzioni, compresi i principi fondamentali delle sue attività di sorveglianza della sicurezza. Tra le altre informazioni fornite dalla LYCAA figurano una panoramica aggiornata degli sviluppi e dello stato di avanzamento degli interventi in risposta alle raccomandazioni risultanti dal progetto di assistenza tecnica alla LYCAA realizzato dall'Agenzia nel 2019. La LYCAA ha inoltre fornito informazioni sui risultati dell'audit documentale USOAP CMA dell'ICAO condotto nel 2020.
- (60) Considerato che la LYCAA ha compiuto progressi limitati nell'attuazione delle norme internazionali di sicurezza, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE hanno concluso che, sulla base della documentazione e delle informazioni fornite dalla LYCAA, comprese le informazioni fornite dalla LYCAA in occasione della riunione tecnica del 1° settembre 2021, la LYCAA non è riuscita a dimostrare l'effettiva conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza e la loro attuazione.
- (61) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che l'elenco dei vettori aerei della Libia soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere i vettori aerei *Berniq Airways* e *Hala Airlines* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (62) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Libia 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 Messico**

- (63) Nell'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 non sono mai stati inclusi vettori aerei del Messico.
- (64) Dopo il grave incidente aereo che ha riguardato il vettore aereo messicano *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) a Cuba il 18 maggio 2018, la Commissione ha contattato la *Dirección General de Aeronáutica Civil* del Messico (*DGAC México*) per ottenere informazioni dettagliate. Il 16 ottobre 2018 la Commissione, l'Agenzia e la *DGAC México* hanno avviato consultazioni formali, partecipando anche a una riunione tecnica.
- (65) Sulla base delle consultazioni tenute, delle informazioni fornite e dei dati provenienti dai programmi SAFA e TCO dell'UE, da cui all'epoca non erano emersi problemi gravi o sistemici, la Commissione ha ritenuto che la situazione della sicurezza aerea in Messico non destasse preoccupazioni urgenti in materia di sicurezza.
- (66) Il 25 maggio 2021, nel quadro del suo programma di valutazione della sicurezza aerea internazionale («IASA»), l'Amministrazione federale dell'aviazione degli Stati Uniti (*Federal Aviation Administration* — «FAA») ha inserito la *DGAC México* nella categoria 2 ritenendo che non soddisfacesse le norme di sicurezza internazionali.
- (67) Il 23 giugno 2021 la Commissione ha inviato una lettera alla *DGAC México* nella quale esprimeva la sua preoccupazione per la decisione adottata dalla FAA e chiedeva di ricevere tutte le informazioni pertinenti sull'entità del problema di sicurezza riscontrato dalla FAA.
- (68) Il 20 settembre 2021 la *DGAC México* ha fornito alla Commissione informazioni sulle carenze individuate dalla FAA in relazione agli elementi critici dell'ICAO e sulle attività e sui programmi di assistenza tecnica intrapresi per affrontare adeguatamente tali problemi.

- (69) In base alle informazioni disponibili, tra cui le informazioni fornite dalla DGAC México nella lettera del 20 settembre 2021, la Commissione ritiene che in questa fase la DGAC México possieda la capacità e la volontà necessarie per rimediare alle carenze di sicurezza eventualmente individuate.
- (70) 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 Messico.
- (71) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Messico 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.
- (72) Laddove informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, può rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### Vettori aerei della Moldova

- (73) Nell'aprile 2019, con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/618 della Commissione <sup>(11)</sup>, tutti i vettori aerei della Moldova, con l'eccezione di *Air Moldova*, *Fly One* e *Aerotranscargo*, sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (74) A seguito delle deliberazioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del maggio 2021, esperti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri hanno effettuato in Moldova, dal 20 e al 24 settembre 2021, una visita di valutazione in loco dell'Unione presso l'autorità per l'aviazione civile della Moldova (*Civil Aviation Authority of Moldova* — «CAAM») e un campione di tre vettori aerei certificati in Moldova, ossia *Terra Avia*, *Fly Pro* e *HiSky*.
- (75) La relazione sulla visita di valutazione indica che la CAAM ha compiuto progressi notevoli in una serie di settori dalla visita di valutazione in loco dell'Unione del 2019. Di particolare rilevanza sono la stabilità raggiunta dalla CAAM nella stesura della normativa nazionale nel settore dell'aviazione e la maturità dimostrata nell'attuare una sorveglianza corretta ed efficace. È stato osservato che la CAAM ha compiuto notevoli sforzi per aggiornare la maggior parte della normativa nazionale e per elaborare nuove regolamentazioni. La CAAM sta lavorando alla produzione di materiale di orientamento adeguato a sostegno del proprio personale impegnato in compiti di sorveglianza.
- (76) La CAAM ha sviluppato un solido sistema di gestione della qualità. Il piano di audit per il 2021 è stato seguito e le ispezioni e gli audit sono stati effettuati secondo il calendario previsto. Il personale responsabile ha dato o sta dando seguito ai rilievi emersi nel contesto di tale attività.
- (77) Le attività di rilascio delle licenze sono svolte dalla CAAM conformemente alle norme internazionali di sicurezza. Il gruppo di valutazione ha tuttavia individuato settori che necessitano di ulteriori miglioramenti, in particolare la messa a punto del sistema di esami teorici per i piloti privati e per gli esaminatori medici designati e il rafforzamento della supervisione degli esaminatori di volo ad opera di un ispettore della CAAM.
- (78) Il programma di sorveglianza continua è completo in termini di settori e numero di audit, e le qualifiche e l'esperienza degli ispettori sono debitamente considerate negli addestramenti previsti attualmente e in futuro. Gli audit effettuati sono debitamente documentati e monitorati, in particolare per quanto riguarda le azioni intraprese dai vettori aerei, comprese le azioni correttive e l'analisi della causa ultima. È tuttavia necessaria una maggiore standardizzazione delle procedure di ispezione, in particolare per quanto riguarda la registrazione dei rilievi emersi durante le attività di ispezione.
- (79) La CAAM è in grado di attrarre un organico sufficiente, commisurato alle attuali dimensioni e all'ambito di azione del settore del trasporto aereo sul quale è esercitata la sorveglianza. Tutti i dipendenti ascoltati erano qualificati e competenti. I programmi e i piani di addestramento teorico sono stati considerati appropriati.

<sup>(11)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/618 della Commissione, del 15 aprile 2019, 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 106 del 17.4.2019, pag. 1).

- (80) Il gruppo ha concluso che la CAAM è in grado di sorvegliare le attività di trasporto aereo in Moldova, mantenere un sistema normativo solido, attuare e applicare la normativa dell'aviazione civile vigente per far fronte alle carenze di sicurezza che dovessero emergere. Il sistema di sorveglianza della sicurezza in Moldova è consolidato, ma sono ancora in corso alcune attività tese a migliorarlo ulteriormente e a garantire che sia mantenuto aggiornato con le modifiche recentemente apportate alle norme internazionali di sicurezza.
- (81) *Terra Avia* è stato istituito nel 2005 come vettore aereo privato e gestisce un Boeing 747 per voli cargo di linea e un aeromobile Airbus A320 per voli charter destinati al trasporto di passeggeri. Il vettore aereo dispone di un sistema di monitoraggio della conformità (CMS) e di un sistema di gestione della sicurezza (SMS) che funzionano. Nel corso della valutazione dell'SMS del vettore aereo, il gruppo ha individuato alcuni settori che richiedono ulteriori miglioramenti. Il vettore aereo ha mostrato un atteggiamento molto positivo nei confronti di un ulteriore miglioramento dei sistemi di sicurezza.
- (82) Il mantenimento dell'aeronavigabilità è gestito da due strutture diverse, situate rispettivamente in Moldova e a Sharjah (EAU). Il gruppo di valutazione ha concluso che il vettore aereo doveva migliorare il proprio sistema di registrazione delle varie attività di manutenzione dei suoi aeromobili svolte nei diversi siti.
- (83) Il manuale delle operazioni di *Terra Avia* riflette le operazioni effettuate ed è redatto in conformità alle norme applicabili in Moldova, sebbene sia giustificato un aggiornamento per includervi una strategia in materia di merci pericolose.
- (84) *Fly Pro* gestisce due aeromobili cargo Boeing 747. Il CMS e l'SMS sono pienamente sviluppati e attuati, anche se il manuale di gestione della sicurezza e il manuale di monitoraggio della conformità dovrebbero essere modificati al fine di allineare gli obblighi di rendicontazione e le responsabilità del responsabile della sicurezza e quelli del responsabile del monitoraggio della conformità. Nel settore del monitoraggio dei dati di volo, *Fly Pro* dispone di un programma consolidato che comprende un sistema di feedback attivo.
- (85) *Fly Pro* dispone di un solido sistema per il mantenimento dell'aeronavigabilità e opera con competenza nei suoi diversi ruoli, anche se il processo di documentazione delle attività svolte potrebbe essere migliorato.
- (86) Il manuale delle operazioni di *Fly Pro* riflette le operazioni effettuate ed è redatto in conformità alla normativa applicabile in Moldova. Il vettore aereo dovrebbe migliorare la metodologia amministrativa in base alla quale registra tutte le attività di volo, come i giornali di bordo. Inoltre la lista degli equipaggiamenti minimi del vettore aereo dovrebbe essere maggiormente adattata all'aeromobile cui si applica e dovrebbe essere oggetto di un controllo regolare e adeguato.
- (87) *HiSky* è stato fondato nel settembre 2019 e gestisce autonomamente un aeromobile Airbus A319, ma dispone anche di un aeromobile nell'ambito di un contratto di *wet lease* (noleggio con equipaggio) con il vettore aereo *HiSky Europe* certificato in Romania.
- (88) *HiSky* ha sviluppato e attuato un valido SMS che genera dati utili per il vettore aereo. Il CMS è solido e funzionale, ma sono auspicabili lievi miglioramenti in termini di definizione degli obblighi di rendicontazione e delle responsabilità del responsabile della sicurezza e del responsabile del monitoraggio della conformità. I dirigenti ai vertici della società hanno una buona comprensione di tali sistemi e li utilizzano allo scopo di individuare i rischi e adottare i provvedimenti opportuni per attenuare i rischi più gravi, portandoli a livelli accettabili.
- (89) *HiSky* ha elaborato i manuali necessari contenenti le strategie e la descrizione dettagliata delle procedure ad esse associate, approvati dalla CAAM. Il personale autorizzato a certificare riceve un addestramento adeguato sui tipi di aeromobile utilizzati. Il manuale delle operazioni attualmente approvato riflette le operazioni effettuate ed è redatto in conformità alla normativa applicabile in Moldova.
- (90) Le operazioni di *HiSky* sono supportate da tecnici qualificati e da centri di manutenzione dotati di capacità sufficienti. Il vettore aereo ha istituito un sistema per monitorare l'addestramento, controllare la validità e garantire la tracciabilità dei certificati di addestramento e dei moduli di controllo compilati.
- (91) Sulla base del risultato della visita di valutazione in loco dell'Unione, la Commissione ha invitato la CAAM e i vettori aerei *Terra Avia*, *Fly Pro* e *HiSky* a un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE il 10 novembre 2021.

- (92) Nel corso dell'audizione la CAAM ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea dell'UE il sistema istituito per garantire la sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei certificati in Moldova. Ha spiegato che i progressi compiuti nell'effettiva attuazione delle norme di sicurezza internazionali erano il risultato di una serie di azioni intraprese dal 2019. Sottolineando il suo impegno a favore di un miglioramento continuo, la CAAM ha fornito alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea dell'UE una panoramica completa e dettagliata dell'attuazione del piano d'azione correttivo elaborato in risposta ai risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione del settembre 2021. Sono stati richiamati gli obiettivi strategici definiti per il futuro, quali le modifiche al quadro giuridico moldovo, i manuali e le procedure della CAAM, il proseguimento dei miglioramenti del sistema di gestione della qualità e l'ulteriore miglioramento dell'effettiva attuazione delle norme internazionali di sicurezza.
- (93) La CAAM ha inoltre informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito ai piani d'azione correttivi elaborati dai vettori aerei *Terra Avia*, *Fly Pro* e *HiSky* in risposta ai risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione del settembre 2021. Tali piani d'azione correttivi, coordinati e approvati dalla CAAM, sono stati integrati nelle attività di sorveglianza della CAAM.
- (94) Nel corso dell'audizione la CAAM si è impegnata a tenere informata la Commissione sulle ulteriori azioni intraprese in merito alle altre osservazioni formulate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del 2021. La CAAM si è inoltre impegnata a tenere un dialogo costante in materia di sicurezza, anche fornendo informazioni pertinenti in materia di sicurezza e partecipando a ulteriori riunioni, se e quando ritenuto necessario dalla Commissione.
- (95) La Commissione ha ribadito alle autorità moldove, che ne hanno preso atto, l'importanza di garantire la stabilità e la costante indipendenza dei dirigenti della CAAM, in quanto è emerso che questi fattori sono stati fondamentali per i miglioramenti osservati, in particolare nell'ultimo anno.
- (96) Sulla base delle informazioni attualmente disponibili, compresi i risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione del settembre 2021 e dell'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE, si ritiene sussistano prove sufficienti a dimostrare che la CAAM e i vettori aerei certificati in Moldova ottemperano alle norme internazionali di sicurezza applicabili.
- (97) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per quanto riguarda i vettori aerei della Moldova, l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 debba essere modificato al fine di cancellare tutti i vettori aerei certificati in Moldova.
- (98) 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.
- (99) Laddove informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, può rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### **Vettori aerei del Pakistan**

- (100) Nel marzo 2007, con il regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione <sup>(12)</sup>, *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 <sup>(13)</sup>.

<sup>(12)</sup> 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).

<sup>(13)</sup> 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).

- (101) Il 24 giugno 2020, a seguito dell'incidente del 22 maggio 2020 che ha coinvolto un aeromobile di *Pakistan International Airlines*, una dichiarazione del ministro federale dell'aviazione pakistano ha rivelato che un notevole numero di licenze d'equipaggio di condotta rilasciate dall'Autorità pakistana per l'aviazione civile (*Pakistan Civil Aviation Authority* — «PCAA») era stato ottenuto con mezzi fraudolenti.
- (102) Questo evento, combinato all'evidente mancanza di un'efficace sorveglianza della sicurezza da parte della PCAA, ha indotto l'Agenzia a sospendere le autorizzazioni TCO di *Pakistan International Airlines* e *Vision Air* con effetto a decorrere dal 1° luglio 2020. Questa situazione persiste in quanto, al momento, l'Agenzia ritiene che non siano soddisfatte tutte le condizioni necessarie per revocare la sospensione.
- (103) Anche altre organizzazioni internazionali per la sicurezza aerea hanno reagito a questa situazione in Pakistan. Il 15 luglio 2020, nell'ambito del suo programma IASA, la FAA ha retrocesso il Pakistan nella categoria 2. Nel febbraio 2021 l'ICAO ha segnalato una criticità significativa in materia di sicurezza («SSC») nel settore del rilascio delle licenze e dell'addestramento del personale in relazione alla procedura di rilascio delle licenze agli equipaggi di condotta in Pakistan.
- (104) 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 il 9 luglio e il 25 settembre 2020, il 15 e il 16 marzo 2021 e il 15 ottobre 2021.
- (105) 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). In particolare la Commissione ha chiesto informazioni e prove al fine di verificare che una situazione simile non fosse diffusa in altri settori soggetti alla sorveglianza della sicurezza ad opera della PCAA, quali la certificazione degli equipaggi di cabina, il rilascio delle licenze agli addetti alla manutenzione o la certificazione dei vettori aerei.
- (106) La PCAA ha fornito informazioni che sono state valutate dalla Commissione e dagli esperti dell'Agenzia. Nel corso della riunione del 15 ottobre 2021 la PCAA ha fornito informazioni sulle altre azioni intraprese per rispondere alle preoccupazioni espresse dalla Commissione. Queste riguardano, tra l'altro, carenze nella gestione della qualità delle procedure documentate, una mancanza di orientamenti per gli ispettori, una procedura non conforme di qualificazione per le licenze di pilota di linea (*Airline Transport Pilot License*, «ATPL»), l'assenza o l'insufficienza del tracciamento delle azioni correttive intraprese a seguito dei rilievi e una mancanza di adeguate capacità di analisi della causa ultima. A tale riguardo, e tenendo conto anche dell'audit USOAP dell'ICAO, previsto tra il 29 novembre e il 10 dicembre 2021, la PCAA comunicato l'ampia revisione delle sue procedure e dei suoi manuali, in particolare le modifiche apportate alle procedure di rilascio delle licenze PCAA, nonché i controlli interni atti a verificare la conformità alle norme internazionali di sicurezza e a risolvere la SSC segnalata dall'ICAO.
- (107) La Commissione ha chiesto alla PCAA di trasmettere informazioni supplementari in merito alle modifiche apportate al suo sistema di rilascio delle licenze, alle procedure e ai manuali nuovi e/o riveduti, ai risultati o alle relazioni dei controlli interni e una notifica all'ICAO di una differenza riguardante il test di abilitazione ai fini del rilascio della ATPL.
- (108) Sulla base delle informazioni disponibili e degli scambi con la PCAA, la Commissione riconosce gli sforzi compiuti dalla PCAA per adottare azioni correttive al fine di rimediare alle carenze di sicurezza individuate. La Commissione, assistita dall'Agenzia e dagli Stati membri, non è stata tuttavia in grado di determinare chiaramente l'efficacia e l'attuazione di tali misure correttive per attenuare, in modo sostenibile, le carenze di sicurezza individuate. Su tale base, al fine di determinare se siano necessarie ulteriori azioni a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione continuerà a dialogare con la PCAA e a monitorare le ulteriori misure adottate e le ulteriori azioni intraprese per affrontare la situazione in Pakistan, anche seguendo l'esito del previsto audit USOAP dell'ICAO ed effettuando una visita di valutazione in loco dell'Unione in Pakistan.
- (109) 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.
- (110) 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.
- (111) Laddove informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, può rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### Vettori aerei della Russia

- (112) La Commissione, l'Agenzia e le autorità competenti degli Stati membri hanno continuato a seguire da vicino le prestazioni di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia e operanti all'interno dell'Unione, anche dando la priorità alle ispezioni di rampa effettuate su alcuni vettori aerei russi conformemente al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (113) Il 31 agosto 2020 il vettore aereo *SKOL Airline LLC*, certificato in Russia, ha presentato all'Agenzia una domanda di autorizzazione TCO. L'Agenzia ha valutato tale domanda conformemente ai requisiti di cui al regolamento (UE) n. 452/2014 e ha sollevato preoccupazioni fondamentali in materia di sicurezza per quanto riguarda la mancata dimostrazione, da parte di *SKOL Airline LLC*, della conformità ai requisiti di cui all'articolo 3 di tale regolamento, in particolare alle norme che figurano negli allegati della convenzione sull'aviazione civile internazionale («convenzione di Chicago»). Dopo ampi scambi con l'Agenzia, *SKOL Airline LLC* ha deciso di ritirare la domanda il 12 febbraio 2021.
- (114) Il 25 marzo 2021 il vettore aereo *SKOL Airline LLC* ha presentato all'Agenzia una nuova domanda di autorizzazione TCO. L'Agenzia ha valutato tale domanda conformemente ai requisiti di cui al regolamento (UE) n. 452/2014 e ha nuovamente sollevato preoccupazioni fondamentali in materia di sicurezza per quanto riguarda la mancata dimostrazione, da parte di *SKOL Airline LLC*, della conformità ai requisiti applicabili di cui all'articolo 3 di tale regolamento, in particolare alle norme che figurano negli allegati della convenzione sull'aviazione civile internazionale («convenzione di Chicago»). L'Agenzia ha concluso che *SKOL Airline LLC* non soddisfaceva tali requisiti. Il 19 luglio 2021 l'Agenzia ha pertanto respinto la domanda di autorizzazione per motivi di sicurezza. Il vettore aereo *SKOL Airline LLC* non si è avvalso del diritto di presentare ricorso contro tale decisione ai sensi degli articoli da 108 a 114 del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(14)</sup>.
- (115) Il 20 ottobre 2021 rappresentanti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri hanno incontrato rappresentanti dell'Agenzia federale russa del trasporto aereo (*Russian Federal Air Transport Agency — «FATA»*) per esaminare le prestazioni di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia in base alle ispezioni di rampa condotte nel periodo compreso tra il 24 marzo 2021 e il 1° ottobre 2021 e individuare i casi in cui le attività di sorveglianza da parte della FATA dovrebbero essere rafforzate.
- (116) Dall'esame delle ispezioni di rampa dei vettori aerei certificati in Russia eseguite nell'ambito del programma SAFA non è emersa alcuna carenza significativa o ricorrente in materia di sicurezza. Nel corso della riunione sono stati presentati anche i risultati del programma di monitoraggio, attuato dall'Agenzia conformemente al regolamento (UE) n. 452/2014, dei vettori aerei certificati in Russia titolari di un'autorizzazione TCO. La Commissione ha osservato che anche i risultati di questo programma di monitoraggio non rivelavano carenze di sicurezza significative o ricorrenti.
- (117) A seguito del rifiuto da parte dell'Agenzia, per motivi di sicurezza, della domanda TCO del vettore aereo *SKOL Airline LLC*, il 22 ottobre 2021 il vettore aereo *SKOL Airline LLC* è stato invitato dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea a partecipare a un'audizione il 9 novembre 2021. Il 28 ottobre 2021 il vettore aereo *SKOL Airline LLC* ha confermato la partecipazione all'audizione programmata.
- (118) Il 28 ottobre 2021 la FATA ha informato la Commissione di un divieto imposto al vettore aereo *SKOL Airline LLC* di operare voli oltre il confine nazionale russo e ha chiesto alla Commissione di riconsiderare la necessità di un'audizione del vettore *SKOL Airline LLC* in quanto, sulla base della decisione della FATA, *SKOL Airline LLC* non avrebbe potuto operare nell'Unione.
- (119) Il 3 novembre 2021 la Commissione ha informato la FATA che il vettore aereo *SKOL Airline LLC* era stato invitato all'audizione per non aver dimostrato la conformità alle norme che figurano negli allegati della convenzione sull'aviazione civile internazionale («convenzione di Chicago») e pertanto l'invito all'audizione era confermato.

<sup>(14)</sup> Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

- (120) Il vettore aereo *SKOL Airline LLC* è stato ascoltato il 9 novembre 2021. Su sua richiesta, anche la FATA ha partecipato all'audizione. Nel corso di tale audizione il vettore aereo *SKOL Airline LLC* ha ripercorso le attività connesse alle due domande di autorizzazione TCO. Ha sottolineato le difficoltà riscontrate durante la procedura per dimostrare la conformità ai requisiti del regolamento (UE) n. 452/2014. Pur accettando tutti i rilievi mossi dall'Agenzia, il vettore aereo non ha fornito alcuna informazione sulle misure adottate per porvi rimedio. Non ha inoltre fornito prove sullo stato attuale dell'attuazione delle azioni correttive per rimediare a tali rilievi. Sulla base delle informazioni fornite dal vettore aereo *SKOL Airline LLC* prima e durante l'audizione, il vettore aereo non è in grado di individuare casi di non conformità nei suoi processi, nelle sue procedure e nelle sue attività operative.
- (121) La FATA ha dichiarato di non aver sostenuto la nuova domanda di autorizzazione TCO del vettore aereo *SKOL Airline LLC* del 25 marzo 2021. La FATA ha inoltre informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE che il vettore aereo *SKOL Airline LLC* sarebbe oggetto di ulteriori audit ad hoc nel caso di un'eventuale successiva ripresa del suo dialogo con l'Agenzia per ottenere un'autorizzazione TCO.
- (122) Sulla base di tutte le informazioni attualmente disponibili, tra cui in particolare il rifiuto della domanda TCO da parte dell'Agenzia per motivi di sicurezza, il 19 luglio 2021, e delle informazioni fornite durante l'audizione, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE hanno concluso che il vettore aereo *SKOL Airline LLC* non era riuscito a dimostrare la conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (123) 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 inserire il vettore aereo *SKOL Airline LLC* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (124) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei della Russia 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.
- (125) Laddove tali ispezioni dovessero rilevare l'esistenza di un rischio imminente per la sicurezza, dovuto alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione potrà imporre un divieto operativo nei confronti dei vettori aerei certificati in Russia interessati e includerli nell'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.

### **Vettori aerei del Sud Sudan**

- (126) Nell'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 non sono mai stati inclusi vettori aerei del Sud Sudan.
- (127) Negli ultimi tre anni si sono verificati nove incidenti e inconvenienti gravi nel Sud Sudan, tra cui lo schianto, avvenuto il 2 marzo 2021, di un aeromobile Let-410 immatricolato HK-4274, operato dalla *South Sudan Supreme Airlines*, che ha causato dieci morti, e il recente schianto, avvenuto il 2 novembre 2021, di un aeromobile Antonov AN-26 immatricolato TR-NGT, che ha causato cinque morti. In entrambi i casi l'autenticità delle marche di immatricolazione è stata messa in discussione in quanto sembrerebbe che non fossero più valide e che pertanto siano state utilizzate come false marche di immatricolazione sugli aeromobili in questione. Le circostanze relative a tali eventi hanno sollevato preoccupazioni circa le capacità dell'Autorità per l'aviazione civile del Sud Sudan (*South Sudan Civil Aviation Authority* — «SSCAA») di svolgere adeguatamente la sorveglianza di sicurezza dei vettori aerei di cui ha la responsabilità.
- (128) Il 26 marzo 2021 la Commissione ha inviato una lettera alla SSCAA esprimendo preoccupazione per la situazione della sicurezza aerea nel Sud Sudan e ha richiesto documenti sulla struttura e organizzazione della SSCAA, sul suo sistema di certificazione e sorveglianza nonché sulle attività di sorveglianza condotte sui vettori aerei certificati nel Sud Sudan. Sono state chieste informazioni anche in merito alla situazione degli attuali titolari di COA, sugli aeromobili immatricolati nel Sud Sudan, sulle imprese di manutenzione e sulle licenze d'equipaggio di condotta.

- (129) Il 23 luglio 2021 la SSCAA ha risposto alla della Commissione informandola della sospensione del COA del vettore aereo *South Sudan Supreme Airlines*. Essa ha inoltre informato la Commissione che, a causa di sospetti connessi all'immatricolazione dell'aeromobile coinvolto in tale incidente, la SSCAA stava esaminando tutti gli operatori aerei e i COA nel paese. La SSCAA ha inoltre comunicato che erano in corso azioni di miglioramento riguardanti la normativa, i manuali e l'addestramento. La SSCAA non ha tuttavia fornito i documenti richiesti.
- (130) Il 5 ottobre 2021 la Commissione ha inviato un'altra lettera alla SSCAA ribadendo la richiesta di presentazione dei suddetti documenti entro il 18 ottobre 2021. Nella lettera la Commissione ha inoltre precisato che la mancata comunicazione tempestiva delle informazioni richieste sarebbe stata considerata come omessa cooperazione da parte della SSCAA a fronte delle preoccupazioni sollevate in merito al sistema di sorveglianza della sicurezza del Sud Sudan.
- (131) Il 5 novembre 2021 la delegazione dell'UE a Giuba, Sud Sudan, ha incontrato il capo della SSCAA, che ha confermato di aver ricevuto la lettera del 5 ottobre 2021. La SSCAA si è impegnata a inviare le risposte alle domande entro la fine di novembre e ha fornito due documenti contenenti informazioni relative al programma di ispezione, sorveglianza e audit della SSCAA, nonché relazioni sull'esame di determinati vettori aerei e sugli aeromobili immatricolati all'estero e operanti nel Sud Sudan. La Commissione esaminerà attentamente la documentazione che le sarà trasmessa al fine di decidere se invitare la SSCAA alla prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE.
- (132) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, e tenuto conto delle consultazioni in corso con la SSCAA avviate a norma dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, la Commissione ritiene che, per il momento, non vi siano motivi che giustificano la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei del Sud Sudan.
- (133) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati nel Sud Sudan 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.
- (134) Laddove informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, può rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (135) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (136) Gli articoli 5 e 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconoscono la necessità che le decisioni vengano 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.
- (137) 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 25 novembre 2021

*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 <sup>(1)</sup>

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
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Russia
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:</b>			<b>Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
<b>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:</b>			<b>Angola</b>
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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Armenia responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:</b>			<b>Armenia</b>

<sup>(1)</sup> 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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Congo</b>
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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo responsabili (CD) della supervisione regolamentare compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica democratica del Congo (CD)</b>
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)
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:</b>			<b>Gibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:</b>			<b>Guinea equatoriale</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	COA n. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	COA n. 005	NAS	Eritrea
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kirghizistan responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:</b>			<b>Kirghizistan</b>
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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della supervisione regolamentare.</b>			<b>Liberia</b>

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

YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:</b>			<b>Sao Tomé e Principe</b>
AFRICAS CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Principe
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della supervisione regolamentare.</b>			<b>Sierra Leone</b>
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:</b>			<b>Sudan</b>
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 <sup>(1)</sup>

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"

<sup>(1)</sup> 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.