

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/1992 DELLA COMMISSIONE**del 2 dicembre 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****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione ⁽²⁾ istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (2) Alcuni Stati membri e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») hanno comunicato alla Commissione, a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, informazioni utili ai fini dell'aggiornamento di tale elenco. Anche paesi terzi e organizzazioni internazionali hanno trasmesso informazioni utili. Le informazioni fornite concorrono alla conclusione che è opportuno aggiornare l'elenco.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o tramite le autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 fare una presentazione orale dinanzi alla Commissione e al comitato istituito dal regolamento (CE) n. 2111/2005 del Consiglio (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 dei regolamenti (CE) n. 2111/2005 e (CE) n. 473/2006 della Commissione ⁽³⁾, con le autorità competenti e i vettori aerei di Bielorussia, Repubblica dominicana, Kazakhstan, Moldova, Pakistan e Russia. Essa ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE riguardo alla situazione della sicurezza aerea in Armenia, nella Repubblica del Congo, nella Guinea equatoriale, in Indonesia e in Kirghizistan.
- (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 contemplate dal programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri («SAFA») condotto nell'ambito del programma di ispezioni di rampa dell'UE come previsto dal regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽⁵⁾.
- (8) Oltre a ciò l'Agenzia ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE dei progetti di assistenza tecnica attuati nei paesi terzi interessati da un divieto operativo a norma del regolamento (CE) n. 474/2006. Essa 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 SAFA e 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 condotte sugli aeromobili di vettori aerei dell'Unione e dalle ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'Agenzia, integrate anche da informazioni derivanti dalle ispezioni e dagli audit specifici effettuati dalle autorità aeronautiche nazionali, vari Stati membri hanno adottato determinati provvedimenti attuativi e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE.
- (11) Gli Stati membri hanno ribadito la propria disponibilità a intervenire secondo necessità nel caso in cui 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 della Bielorussia

- (12) Nell'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 non sono mai stati inclusi vettori aerei della Bielorussia.
- (13) La Commissione ha continuato a monitorare i progressi compiuti dall'autorità competente della Bielorussia, ovvero il Dipartimento dell'Aviazione della Bielorussia («AD-BLR»), nel rafforzare le sue capacità di garantire che le operazioni dei vettori aerei certificati siano conformi alle norme di sicurezza internazionali.
- (14) In data 8 ottobre 2020 la Commissione, l'Agenzia e i rappresentanti dell'AD-BLR hanno partecipato a una riunione tecnica per discutere le misure adottate da quest'ultima, comprese quelle volte a risolvere i problemi di sicurezza individuati dall'Agenzia nel corso delle sue valutazioni tecniche effettuate per la valutazione iniziale e il monitoraggio continuo delle autorizzazioni TCO a norma del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione.
- (15) Durante tale riunione l'AB-BLR ha fornito informazioni in merito alla propria struttura organizzativa, descrivendo l'assunzione e la formazione del personale, il funzionamento del suo dipartimento per la qualità, lo stato del programma di ricertificazione dei vettori aerei certificati dall'AD-BLR e le limitazioni temporanee imposte ad alcuni vettori aerei, nonché le attività svolte nell'ambito del suo programma di sorveglianza. L'AD-BLR ha inoltre osservato che è stata completata l'attuazione del piano d'azione correttivo elaborato in risposta alle carenze individuate nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione del marzo 2019.

⁽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).

- (16) Il 17 novembre 2020 la Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito alle spiegazioni fornite dall'AD-BLR. Partendo da questa base, sebbene per alcuni vettori aerei certificati dall'AD-BLR siano state riscontrate carenze che devono essere corrette, come il mancato adeguamento del programma di manutenzione al tipo di operazioni dell'aeromobile, o un'imperfetta gestione dei componenti soggetti a manutenzione regolare e di quelli a vita limitata, tali carenze non giustificano l'inclusione dei vettori in questione nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (17) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei della Bielorussia, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (18) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Bielorussia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tali vettori aerei, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (19) Laddove informazioni pertinenti in materia di 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 da parte della Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Repubblica dominicana

- (20) Nell'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 non sono mai stati inclusi vettori aerei della Repubblica dominicana.
- (21) Tra il 27 e il 31 gennaio 2020 si è svolta una visita di valutazione in loco dell'Unione nella Repubblica dominicana, nell'ambito della quale alcuni rappresentanti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri si sono recati presso gli uffici dell'Istituto dominicano dell'aviazione civile («IDAC»). Sebbene da tale visita sia emerso che l'IDAC possedeva la capacità di sorvegliare le attività di trasporto aereo nella Repubblica dominicana, sono state tuttavia identificate diverse carenze nel sistema di sorveglianza. Tali carenze non destano preoccupazioni immediate in materia di sicurezza. L'IDAC ha elaborato un piano d'azione correttivo per ovviare alle carenze individuate, il quale è stato inviato alla Commissione il 15 aprile 2020.
- (22) In data 4 novembre 2020 l'IDAC ha fornito una relazione sullo stato di avanzamento del suo piano d'azione correttivo. La relazione ha fornito informazioni dettagliate per ciascuna carenza individuata, come l'analisi delle cause di fondo, la misura correttiva in corso e il relativo stato di avanzamento, le diverse attività comprese in ciascuna misura e il relativo stato di avanzamento nonché un follow-up dettagliato. L'IDAC stima che il proprio piano d'azione correttivo sia stato completato per l'87,66 %.
- (23) In base alla relazione, la Commissione ritiene che a questo stadio l'IDAC disponga della capacità e della volontà necessarie per affrontare le carenze in materia di sicurezza individuate nel corso della visita e che stia attuando efficacemente il suo piano d'azione. Per questi motivi non è stata ritenuta necessaria un'audizione dell'IDAC dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE.
- (24) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei della Repubblica dominicana, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (25) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati nella Repubblica dominicana alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tali vettori aerei, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (26) Laddove informazioni pertinenti in materia di 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 da parte della Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Kazakhstan

- (27) Dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 sono stati depennati vettori aerei del Kazakhstan nel 2016 ⁽⁶⁾.
- (28) Nel febbraio 2020, a causa di un evidente calo della sorveglianza della sicurezza da parte delle autorità competenti del Kazakhstan, la Commissione ha avviato consultazioni a norma dell'articolo 3, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 473/2006. Nel corso della sua riunione del maggio 2020 è stata fornita al comitato per la sicurezza aerea dell'UE una panoramica delle attività di sorveglianza della sicurezza in Kazakhstan.
- (29) A seguito delle riunioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del maggio 2020, la Commissione e l'Agenzia hanno mantenuto un contatto costante con il Comitato per l'aviazione civile del Kazakhstan («CAC KZ») e l'Amministrazione per l'aviazione del Kazakhstan («AAK») allo scopo di raccogliere ulteriori dati e informazioni. In particolare la Commissione ha chiesto informazioni in merito alla revoca da parte dell'AAK del certificato di operatore aereo («COA») alla compagnia *Sigma Airlines* per motivi di sicurezza.
- (30) Il 16 ottobre 2020 ha avuto luogo una riunione tra la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e i rappresentanti del CAC KZ e dell'AAK. L'AAK ha presentato una panoramica completa delle proprie funzioni e delle proprie attività di sorveglianza della sicurezza e fornito aggiornamenti in merito all'elenco dei titolari di COA, agli aeromobili immatricolati, a incidenti, inconvenienti gravi ed eventi nel settore dell'aviazione e ai provvedimenti attuativi adottati. Ha inoltre fornito un riepilogo delle attività di sorveglianza, dei piani per l'assunzione e la formazione del personale tecnico e dell'approccio strategico allo sviluppo tecnico nel contesto del rafforzamento delle capacità di sicurezza aerea. L'AAK ha inoltre fornito informazioni sullo sviluppo di ulteriori procedure di sorveglianza, su una migliore attuazione del programma di sorveglianza della sicurezza e sulle misure intraprese per l'attuazione di un sistema di gestione della qualità.
- (31) L'AAK ha spiegato che, insieme al CAC KZ, adotta misure atte a migliorare la sorveglianza della sicurezza in Kazakhstan, comprese le necessarie modifiche al quadro giuridico nazionale volte a raggiungere a una migliore separazione funzionale tra le due autorità aeronautiche (AAK e CAC KZ).
- (32) Sulla base delle informazioni attualmente disponibili, comprese le valutazioni delle autorizzazioni TCO dell'Agenzia e le informazioni fornite dall'AAK sia prima che durante la riunione tecnica del 16 ottobre 2020, appare evidente che siano stati compiuti notevoli sforzi, con conseguenti sviluppi, per affrontare la situazione della sicurezza in Kazakhstan. Pur riconoscendo le azioni intraprese finora, la Commissione continuerà a monitorare e valutare l'ulteriore evoluzione della situazione. In tale contesto la Commissione intende effettuare, con l'assistenza dell'Agenzia e degli Stati membri, una visita di valutazione in loco dell'Unione in Kazakhstan.
- (33) Viste le prove sopra descritte relative alle misure adottate dall'AAK e dal CAC KZ e conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei del Kazakhstan, non vi siano motivi che giustificano la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (34) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Kazakhstan alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tali vettori aerei, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (35) Laddove informazioni pertinenti in materia di 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 da parte della Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Moldavia

- (36) Nel 2019 i vettori aerei della Moldavia, con l'eccezione dei tre vettori aerei *Air Moldova*, *Fly One* e *Aerotranscargo*, sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

- (37) Il 23 luglio 2020, su richiesta della Moldova e nell'ambito di attività di monitoraggio continuo, si è tenuta una riunione tra la Commissione e i rappresentanti dell'Autorità dell'aviazione civile della Moldova («CAAM»), nel corso della quale la CAAM ha fornito una panoramica delle sue funzioni e dei principi fondamentali delle sue attività di sorveglianza della sicurezza. Tra le altre informazioni fornite dalla CAAM figurano una panoramica degli sviluppi e dello stato di avanzamento del piano d'azione correttivo elaborato in risposta alle osservazioni e raccomandazioni risultanti dalla visita di valutazione dell'Unione del febbraio 2019.
- (38) Inoltre, il 31 luglio 2020, a seguito della riunione tecnica, la CAAM ha fornito ulteriori informazioni sui progressi compiuti nel quadro del piano d'azione correttivo per rimediare alle carenze in materia di sicurezza individuate nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione. Sulla base delle informazioni fornite appare che la CAAM abbia conseguito alcuni progressi nell'attuazione delle norme di sicurezza internazionali. Tuttavia attualmente non vi sono prove sufficienti che giustifichino la revoca delle restrizioni operative per i vettori aerei della Moldova. Le informazioni sui miglioramenti che sono state fornite dovrebbero essere ulteriormente verificate, preferibilmente nel corso di una visita di valutazione in loco dell'Unione.
- (39) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei della Moldova, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (40) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Moldova alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tali vettori aerei, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (41) Laddove informazioni pertinenti in materia di 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 da parte della Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Pakistan

- (42) Il vettore aereo *Pakistan International Airlines* è stato incluso nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 nel marzo 2007 ⁽⁸⁾ e quindi rimosso nel novembre 2007 ⁽⁹⁾.
- (43) Il 24 giugno 2020 una dichiarazione del ministro federale dell'aviazione pakistano ha rivelato che un notevole numero di licenze di pilota rilasciate dall'Autorità pakistana per l'aviazione civile («PCAA») era stato ottenuto con mezzi fraudolenti.
- (44) Questo evento, considerata anche la mancanza di un'efficace attuazione di un sistema di gestione della sicurezza («SMS»), ha indotto l'Agenzia a sospendere le autorizzazioni TCO di *Pakistan International Airlines* e *Vision Air* con effetto a decorrere dal 1° luglio 2020. L'evidente mancanza di una sorveglianza efficace da parte della PCAA secondo gli standard internazionali di sicurezza ha contribuito a tale decisione.
- (45) Il 1° luglio 2020 la Commissione ha avviato consultazioni con la PCAA conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006. La Commissione ha chiesto alla PCAA di fornire informazioni in merito alla sua risposta alla dichiarazione del ministro federale. In particolare la Commissione ha chiesto informazioni sulla sorveglianza dei vettori aerei immatricolati in Pakistan, compresi i loro sistemi di gestione della sicurezza, e prove che una situazione analoga non si verifichi in altri settori, come la certificazione dell'equipaggio di cabina e il rilascio di licenze agli ingegneri addetti alla manutenzione.
- (46) Il 9 luglio e il 25 settembre 2020 si sono tenute riunioni tecniche con la PCAA per discutere le informazioni fornite e le misure adottate.
- (47) La PCAA si è mostrata collaborativa e trasparente nei rapporti con la Commissione. Ha informato la Commissione che l'esame della situazione ha infine condotto alla revoca o alla sospensione delle licenze fraudolente e alla decisione di cessare il rilascio di nuove licenze a partire dalla fine di giugno 2020. La PCAA ha inoltre comunicato che sono state adottate nuove norme in materia di aviazione per affrontare le questioni sollevate e che, laddove

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

appropriato, sono state adottate misure esecutive. Per quanto riguarda la sorveglianza dell'SMS, la PCAA ha ammesso che la sua attuazione è in fase iniziale. Sembra che la PCAA debba ancora individuare efficacemente le cause dei suoi problemi e contrastarle in maniera sostenibile.

- (48) In base alle informazioni attualmente disponibili, comprese le informazioni sulla valutazione delle autorizzazioni TCO dell'Agenzia, risulta evidente che la PCAA è impegnata in uno sforzo notevole per attuare le misure correttive necessarie per affrontare la situazione della sicurezza individuata in Pakistan. Pur riconoscendo le misure adottate finora, la Commissione continuerà a monitorare e valutare l'ulteriore evoluzione della situazione. In tale contesto la Commissione intende effettuare, con l'assistenza dell'Agenzia e degli Stati membri, una visita di valutazione in loco dell'Unione in Pakistan.
- (49) Viste le prove sopra descritte relative alle misure adottate dalla PCAA e conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei del Pakistan, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (50) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Pakistan alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tali vettori aerei, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (51) Laddove informazioni pertinenti in materia di 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 da parte della Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Russia

- (52) La Commissione, l'Agenzia e le autorità competenti degli Stati membri hanno continuato a seguire da vicino le prestazioni in termini di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia e operanti nell'Unione, anche assegnando priorità nelle ispezioni di rampa effettuate su alcuni vettori aerei russi in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (53) Il 22 ottobre 2020 i rappresentanti della Commissione e dell'Agenzia hanno incontrato i rappresentanti dell'Agenzia federale russa del trasporto aereo («FATA») per esaminare le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia in base alle relazioni sulle ispezioni di rampa condotte nel periodo compreso tra il lunedì 15 aprile 2019 e il giovedì 15 ottobre 2020 e individuare i casi in cui le attività di sorveglianza da parte della FATA dovrebbero essere rafforzate.
- (54) Dall'esame delle ispezioni di rampa dei vettori aerei certificati in Russia eseguite dalla SAFA non è emersa alcuna carenza significativa o ricorrente in materia di sicurezza.
- (55) In base alle informazioni attualmente disponibili, tra cui le informazioni fornite dalla FATA nel corso della riunione, la Commissione ritiene che a questo stadio la FATA possieda le capacità e la volontà necessarie ad ovviare alle carenze in materia di sicurezza. Per questi motivi non è stata ritenuta necessaria un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE né delle autorità dell'aviazione russe né di alcuno dei vettori aerei certificati in Russia.
- (56) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per includervi i vettori aerei della Russia.
- (57) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità di alcuni vettori aerei russi alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'attribuzione della priorità nelle ispezioni di rampa, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (58) Qualora 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 ai vettori aerei certificati della Russia in questione e includerli nell'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (59) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

- (60) 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 in termini di 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 la loro adozione.
- (61) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea dell'UE istituito dal 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 2 dicembre 2020

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

ALLEGATO I

«ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NELL'UNIONE, CON ECCEZIONI ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Armenia
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia

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

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
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenia
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Armenia
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 069	N/D	Armenia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Sconosciuto	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 (RDC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

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
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Gibuti
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Kirghizistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Sconosciuto	Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme.			Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Libia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Sconosciuto	Libia

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
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	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 della Moldova responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Moldova, Fly One e Aerotranscarga, compresi i seguenti:			Moldova
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldova
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldova
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldova
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldova
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldova
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldova
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldova
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Nepal responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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

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
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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sao Tomé e Principe
AFRICAS 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme.			Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan.»

ALLEGATO II

«ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A RESTRIZIONI OPERATIVE NELL'UNIONE ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Sigla/e di immatricolazione ed eventualmente numero/i di serie che identifica/no la fabbricazione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP.	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336).	Comore
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Tutti gli aeromobili del tipo Fokker F100 e del tipo Boeing B747.	Aeromobili del tipo Fokker F100, come indicato nel COA; aeromobili del tipo Boeing B747, come indicato nel COA.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Corea del Nord	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU - 204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Corea del Nord»

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