

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/883 DELLA COMMISSIONE****del 1° giugno 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. 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 fornire una presentazione orale dinanzi alla Commissione e al comitato istituito dal 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, Indonesia, Kazakistan, Kirghizistan, Moldova, Pakistan e Russia. Essa ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE riguardo alla situazione della sicurezza aerea nella Repubblica dominicana, nella Guinea equatoriale, in Libia, in Nepal e nel Sud Sudan.
- (6) L'Agenzia ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito alle valutazioni tecniche effettuate per la valutazione iniziale e il monitoraggio continuo delle autorizzazioni rilasciate agli operatori di paesi terzi («TCO») a norma del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione <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») in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione <sup>(5)</sup>.
- (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 determinate misure esecutive 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 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, mediante 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) In data 15 aprile 2021 si è tenuta una riunione tecnica tra la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e i rappresentanti del comitato per l'aviazione civile dell'Armenia («CAC»), nel corso della quale il CAC ha fornito informazioni sulle sue attività di sorveglianza e sui progressi del piano d'azione correttivo elaborato nel luglio 2020. Il CAC ha inoltre fornito una panoramica delle difficoltà incontrate nel corso dell'ultimo anno e informazioni sulla situazione generale dell'ambiente aeronautico in Armenia e sulle lacune individuate nei diversi settori di competenza del CAC che richiedono attenzione.
- (14) Nel corso della riunione il CAC ha inoltre fornito una presentazione dettagliata sullo stato di attuazione delle azioni correttive adottate in risposta alle osservazioni sollevate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione svoltasi nel febbraio 2020 e una panoramica del suo processo di gestione dei rischi.
- (15) In questo contesto il CAC ha informato la Commissione della revoca dei certificati di operatore aereo («COA») dei vettori aerei *Atlantis European Airways* e *Mars Avia* e della certificazione dei nuovi vettori aerei *Fly Armenia Airways* (COA n. 070), *Novair* (COA n. 071) e *Shirak Avia* (COA n. 072). Poiché il CAC non ha dimostrato sufficiente capacità di attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, il rilascio di COA a tali nuovi vettori aerei non garantisce una sufficiente conformità alle norme internazionali di sicurezza.

<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).

- (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 certificati in Armenia nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006. Tuttavia attualmente non vi sono prove sufficienti che giustifichino la revoca delle restrizioni operative per i vettori aerei dell'Armenia. La Commissione continuerà a monitorare e valutare l'ulteriore evoluzione della situazione.
- (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 *Fly Armenia Airways*, *Novair* e *Shirak Avia* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e di cancellare *Atlantis European Airways*, e *Mars Avia* 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 attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tali vettori aerei, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

### Vettori aerei dell'Indonesia

- (19) Nel giugno 2018, mediante il regolamento di esecuzione (UE) 2018/871 della Commissione <sup>(7)</sup>, tutti i vettori aerei dell'Indonesia sono stati cancellati dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (20) Il 26 febbraio 2021 la direzione generale dell'aviazione civile dell'Indonesia («DGCA Indonesia») ha fornito informazioni e un aggiornamento sulle attività di sorveglianza della sicurezza per il periodo compreso tra settembre 2020 e febbraio 2021. Oltre all'aggiornamento in merito al piano d'azione correttivo elaborato sulla base della visita di valutazione in loco dell'Unione del marzo 2018, le informazioni fornite dalla DGCA Indonesia comprendevano anche aggiornamenti relativi all'elenco dei titolari di COA, agli aeromobili immatricolati, a incidenti e incidenti gravi e agli eventi rilevanti per la sicurezza nel settore dell'aviazione, nonché alle misure esecutive adottate dalla DGCA Indonesia.
- (21) La Commissione, dopo aver esaminato le informazioni e la documentazione ricevute, ritiene che tutte le rimanenti osservazioni in sospeso a seguito della visita di valutazione in loco del marzo 2018 siano state affrontate con successo e possano essere archiviate. Alla luce dei progressi compiuti, la Commissione ritiene sufficiente ricevere aggiornamenti dalla DGCA Indonesia una volta l'anno anziché due volte l'anno come avvenuto finora.
- (22) 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'Indonesia, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (23) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Indonesia 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.
- (24) 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 da parte della Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### Vettori aerei del Kazakistan

- (25) Nel dicembre 2016, mediante il regolamento di esecuzione (UE) 2016/2214 della Commissione <sup>(8)</sup>, i vettori aerei del Kazakistan sono stati cancellati dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (26) Nel febbraio 2020, nell'ambito del monitoraggio continuo del sistema di sorveglianza della sicurezza del Kazakistan, sono state avviate consultazioni formali con le autorità competenti del paese. In tale contesto, in occasione delle riunioni di maggio e novembre 2020, è stata fornita al comitato per la sicurezza aerea dell'UE una panoramica della situazione della sorveglianza della sicurezza in Kazakistan.

<sup>(7)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2018/871 della Commissione, del 14 giugno 2018, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo o a restrizioni all'interno dell'Unione (GU L 152 del 15.6.2018, pag. 5).

<sup>(8)</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).

- (27) A seguito delle deliberazioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del novembre 2020, la Commissione e l'Agenzia hanno mantenuto contatto costante con l'Amministrazione per l'aviazione del Kazakistan («AAK»). In tale contesto il 26 marzo 2021 si è svolta una videoconferenza tra la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e i rappresentanti del comitato per l'aviazione civile del Kazakistan e dell'AAK. Nel corso di tale riunione tecnica l'AAK ha fornito una presentazione completa delle misure adottate per migliorare la sorveglianza della sicurezza in Kazakistan, che comprendeva una panoramica delle sue attività di sorveglianza, i suoi piani di assunzione e formazione del personale tecnico e le misure esecutive adottate nei confronti di alcuni vettori aerei certificati in Kazakistan. L'AAK ha inoltre sottolineato il proprio impegno a proseguire la sua politica di miglioramento continuo, compreso il suo lavoro essenziale sullo sviluppo della sorveglianza della sicurezza.
- (28) Oltre a ciò l'AAK ha presentato la sua strategia per il periodo 2021-2025, compresa l'adozione della nuova legge sull'aviazione e le conseguenti modifiche al quadro legislativo nazionale kazako.
- (29) Sulla base delle informazioni attualmente disponibili è possibile concludere che sono stati compiuti notevoli sforzi per affrontare la questione della sicurezza in Kazakistan, con una conseguente evoluzione della situazione. Pur riconoscendo i progressi finora compiuti, la Commissione dovrebbe continuare a monitorare e valutare l'evolversi 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 Kazakistan.
- (30) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per quanto riguarda i vettori aerei del Kazakistan, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (31) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Kazakistan 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.
- (32) 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 da parte della Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### Vettori aerei del Kirghizistan

- (33) Nell'ottobre 2006, mediante il regolamento (CE) n. 1543/2006 della Commissione <sup>(9)</sup>, i vettori aerei del Kirghizistan sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (34) Il 25 novembre 2020, su richiesta del Kirghizistan e nell'ambito di attività di monitoraggio continuo, si è tenuta una riunione tecnica tra la Commissione, l'Agenzia e i rappresentanti dell'Autorità dell'aviazione civile della Repubblica del Kirghizistan («CAA KG»), nel corso della quale la CAA KG ha fornito una presentazione completa della sua organizzazione e delle sue funzioni, compresi i principi fondamentali delle sue attività di sorveglianza della sicurezza. Tra le altre informazioni fornite dalla CAA KG figurano le difficoltà che sta affrontando in termini di personale, una panoramica del quadro legislativo kirghiso e l'approccio strategico allo sviluppo tecnico nel contesto del rafforzamento delle capacità di sicurezza aerea. È stato inoltre fornito un aggiornamento per quanto riguarda l'elenco dei titolari di COA e degli aeromobili immatricolati.
- (35) Il 14 dicembre 2020, a seguito della riunione tecnica del 25 novembre 2020, la CAA KG ha inoltre informato la Commissione che i vettori aerei *Heli Sky* (COA n. 47), *Valor Air* (COA n. 07), *AeroStan* (COA n. 08), *KAP.KG Aircompany* (COA n. 52) e *FlySky Airlines* (COA n. 53) sono titolari di un COA attivo. Poiché la CAA KG non ha dimostrato sufficiente capacità di attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, il rilascio di COA a tali nuovi vettori aerei non garantisce una sufficiente conformità alle norme internazionali di sicurezza.

<sup>(9)</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).

- (36) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione ritiene che l'elenco dei vettori aerei del Kirghizistan soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di includere *AeroStan*, *FlySky Airlines*, *Heli Sky*, *KAP.KG Aircompany* e *Valor Air* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (37) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Kirghizistan 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.

### Vettori aerei della Moldovia

- (38) Nell'aprile 2019, mediante il regolamento di esecuzione (UE) 2019/618 della Commissione <sup>(10)</sup>, tutti i vettori aerei della Moldovia, con l'eccezione di *Air Moldova*, *Fly One* e *Aerotranscargo*, sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (39) Con lettera del 2 marzo 2021 l'autorità dell'aviazione civile della Moldovia («CAAM») ha fornito informazioni e un aggiornamento completo sul piano d'azione correttivo in risposta alle osservazioni e alle raccomandazioni che hanno fatto seguito alla visita di valutazione in loco dell'Unione del febbraio 2019.
- (40) La Commissione, dopo aver esaminato le informazioni e la documentazione ricevute, ritiene che le spiegazioni fornite sul piano d'azione correttivo siano ben strutturate e adeguate.
- (41) Il 25 marzo 2021, su richiesta della Moldovia 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 CAAM, nel corso della quale la CAAM ha fornito una panoramica completa della sua organizzazione e delle sue funzioni, compresi i principi fondamentali delle sue attività di sorveglianza della sicurezza. Tra le altre informazioni fornite dalla CAAM figurano una panoramica aggiornata 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. La CAAM ha dichiarato che la maggior parte delle osservazioni relative al piano d'azione era stata affrontata e conclusa, mentre solo quattro di tali osservazioni dovevano ancora essere affrontate.
- (42) Nel corso della riunione la CAAM ha informato la Commissione che tutti i vettori aerei moldovi sono stati nuovamente certificati in conformità al nuovo regolamento operativo, che ha recepito nella legislazione della Moldovia il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione <sup>(11)</sup>. Attualmente vi sono 11 titolari di COA in Moldovia. La maggior parte degli otto titolari di COA che non sono titolari di un'autorizzazione TCO effettua operazioni da basi esterne alla Moldovia. Secondo la CAAM la sorveglianza di queste basi esterne è effettuata conformemente alle norme internazionali di sicurezza.
- (43) La CAAM ha inoltre informato la Commissione che è stato certificato il nuovo vettore aereo *HiSky* (COA n. MD 025). Poiché la CAAM 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.
- (44) Sulla base delle informazioni attualmente disponibili appare che la CAAM abbia compiuto notevoli sforzi 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 Moldovia. Le informazioni sui miglioramenti che sono state fornite dovrebbero essere ulteriormente verificate nel corso di una visita di valutazione in loco dell'Unione.
- (45) 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 Moldovia, l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di includere *HiSky* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

<sup>(10)</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).

<sup>(11)</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).

- (46) 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.
- (47) 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 da parte della Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### Vettori aerei del Pakistan

- (48) Nel marzo 2007, mediante 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 nel novembre 2007 mediante il regolamento (CE) n. 1400/2007 della Commissione <sup>(13)</sup>.
- (49) 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.
- (50) 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.
- (51) Il 1° luglio 2020 la Commissione ha avviato consultazioni con la PCAA a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006 e 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 certificati in Pakistan, compresi i loro sistemi di gestione della sicurezza, e ha richiesto prove del fatto che una situazione simile non sia diffusa in altri settori soggetti alla sorveglianza della sicurezza da parte della PCAA, quali la certificazione dell'equipaggio di cabina, il rilascio delle licenze agli ingegneri di manutenzione o la certificazione dei vettori aerei.
- (52) Nel 2020 la Commissione ha organizzato due riunioni tecniche con la PCAA, il 9 luglio e il 25 settembre.
- (53) In preparazione alla riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del maggio 2021 e tenuto conto degli obblighi procedurali dell'Agenzia legati alla sospensione delle autorizzazioni TCO di *Pakistan International Airlines* e *Vision Air*, il 15 e 16 marzo 2021 la Commissione ha organizzato riunioni tecniche per garantire il coordinamento tra la Commissione e l'Agenzia per quanto riguarda i rispettivi obblighi. A tali riunioni hanno partecipato i rappresentanti degli Stati membri.
- (54) Nel corso delle riunioni sono state discusse varie questioni, in particolare il rilascio di licenze degli equipaggi, le operazioni di volo, l'aeronavigabilità, la segnalazione di eventi e il seguito dato dalla PCAA alle raccomandazioni sulla sicurezza.
- (55) La PCAA ha fornito prove e informazioni pertinenti che sono state valutate dalla Commissione e dagli esperti dell'Agenzia. Sebbene si sia constatato che la PCAA dispone di personale sufficiente e dotato di competenze adeguate, sono state individuate alcune questioni organizzative che destano preoccupazioni. Tra queste figurano carenze nella gestione della qualità delle procedure documentate, una mancanza di orientamenti per gli ispettori, un processo non conforme per la qualificazione delle licenze di pilota di linea, l'assenza o l'insufficienza del tracciamento delle azioni correttive a seguito dei rilievi e la mancanza di adeguate capacità di analisi delle cause di fondo.
- (56) Inoltre la PCAA non è stata in grado di fornire prove del fatto che il Pakistan abbia notificato all'ICAO le sostanziali deroghe alle norme di sicurezza internazionali applicabili di cui all'annesso 1 dell'ICAO, come stabilito nella sezione riservata alle licenze del personale.
- (57) Sulla base della valutazione delle prove e informazioni disponibili, la Commissione riconosce gli sforzi compiuti dalla PCAA per adottare azioni correttive al fine di rimediare alle carenze di sicurezza individuate. La Commissione dovrebbe tuttavia continuare a monitorare la situazione in Pakistan anche mediante una visita di valutazione in loco dell'Unione.

<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).

- (58) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per quanto riguarda i vettori aerei del Pakistan, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (59) 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.
- (60) 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 da parte della Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### **Vettori aerei della Russia**

- (61) 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 nell'Unione, anche attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa effettuate su alcuni vettori aerei russi in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (62) Il 14 aprile 2021 i rappresentanti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri hanno incontrato i rappresentanti dell'Agenzia federale russa del trasporto aereo («FATA») per esaminare le prestazioni di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia in base alle relazioni sulle ispezioni di rampa condotte nel periodo compreso tra il 15 ottobre 2020 e il 14 aprile 2021 e individuare i casi in cui le attività di sorveglianza da parte della FATA dovrebbero essere rafforzate.
- (63) 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.
- (64) In base alle informazioni disponibili, tra cui le informazioni fornite dalla FATA nel corso della riunione del 14 aprile 2021, la Commissione ritiene che a questo stadio la FATA possieda le capacità e la volontà necessarie ad ovviare alle carenze in materia di sicurezza, quando esse siano identificate. Per tali motivi non si ritiene necessaria un'audizione delle autorità aeronautiche russe o dei vettori aerei certificati in Russia dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE.
- (65) 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 un divieto operativo all'interno dell'Unione per includervi i vettori aerei della Russia.
- (66) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei russi alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'esecuzione di ispezioni di rampa a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (67) 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.
- (68) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (69) 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 un divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione siano pubblicate ed entrino in vigore immediatamente dopo la loro adozione.
- (70) 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 1 giugno 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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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
AIRJET	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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Armenia</b>
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia

<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.

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
FLY ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 070	FBB	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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 (RDC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica democratica del Congo (RDC)</b>
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)

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
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)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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

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
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Kirghizistan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme.</b>			<b>Liberia</b>
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Libia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Sconosciuto	Libia
BURAQ 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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Moldavia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Moldova, Fly One e Aerotranscarga, compresi i seguenti:</b>			<b>Moldova</b>
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldova
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldova
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldova
CA "HISKY" SRL	MD025	HYM	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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Nepal responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Sconosciuto	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
ALTITUDE AIR	085/2016	Sconosciuto	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Sconosciuto	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Sconosciuto	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Sconosciuto	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Sconosciuto	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Sconosciuto	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Sconosciuto	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Sconosciuto	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Sconosciuto	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Sconosciuto	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Sconosciuto	Nepal
TARA AIR	053/2009	Sconosciuto	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Sao Tomé e Principe</b>
AFRICA'S 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme.</b>			<b>Sierra Leone</b>
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Sudan</b>

<b>Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)</b>	<b>Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio</b>	<b>Codice di designazione a tre lettere ICAO</b>	<b>Stato dell'operatore</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
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-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.