



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/2691 DELLA COMMISSIONE

del 29 novembre 2023

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 ⁽²⁾ della Commissione istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (2) Alcuni Stati membri e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («Agenzia») hanno comunicato alla Commissione, a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, informazioni utili ai fini dell'aggiornamento di tale elenco. Anche paesi terzi e organizzazioni internazionali hanno trasmesso informazioni utili. In base alle informazioni fornite l'elenco dovrebbe essere aggiornato.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o tramite le autorità responsabili della supervisione regolamentare, in merito ai fatti e alle considerazioni salienti che costituirebbero la base della decisione di imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o di modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo figurante nell'elenco di cui all'allegato A o B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare tutta la documentazione pertinente, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione e dal comitato istituito dall'articolo 15 del regolamento (CE) n. 2111/2005 (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 in corso, nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del regolamento delegato (UE) 2023/660 della Commissione ⁽³⁾, con le autorità competenti e i vettori aerei di Armenia, Egitto, Iraq, Kazakistan, Kenya, Nepal e Pakistan. La Commissione ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE riguardo alla situazione della sicurezza aerea nella Repubblica del Congo, in Libia, in Sud Sudan e nel Suriname.

⁽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 delegato (UE) 2023/660 della Commissione, del 2 dicembre 2022, che stabilisce norme particolareggiate per l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (CE) n. 473/2006 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 83 del 22.3.2023, pag. 47).

- (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⁾.
- (7) L'Agenzia ha inoltre informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito ai risultati delle analisi delle ispezioni di rampa effettuate nel quadro del programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri («SAFA») conformemente al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽⁵⁾.
- (8) L'Agenzia ha anche informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito ai progetti di assistenza tecnica attuati nei paesi terzi interessati da un divieto operativo a norma del regolamento (CE) n. 474/2006. L'Agenzia ha altresì fornito informazioni sui piani e sulle richieste di ulteriore assistenza tecnica e di cooperazione per migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile nei paesi terzi, nell'intento di aiutarle a garantire la 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'Armenia

- (10) Nel giugno 2020, con il regolamento di esecuzione (UE) 2020/736 della Commissione ⁽⁶⁾, i vettori aerei certificati in Armenia sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (11) Nell'ambito delle attività di monitoraggio continuo, la Commissione ha rilevato che il vettore aereo *Aircompany Armenia* ha cambiato nome e la sua nuova denominazione commerciale è *AIR DILIJANS*.
- (12) 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 *AIR DILIJANS* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e di cancellare *Aircompany Armenia* da tale allegato.
- (13) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Armenia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dell'Egitto

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

⁽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).

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

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

- (15) Nell'ambito del monitoraggio continuo delle autorizzazioni TCO rilasciate a norma del regolamento (UE) n. 452/2014 e a seguito dell'analisi delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA conformemente al regolamento (UE) n. 965/2012, i vettori aerei certificati dall'Egitto hanno destato crescente preoccupazione per le questioni riguardanti la sicurezza. Per una serie di vettori aerei egiziani in possesso di autorizzazione TCO sono emersi rilievi significativi. Inoltre l'autorizzazione TCO di *Almasria Universal Airlines* è stata sospesa per motivi di sicurezza per la seconda volta in due anni.
- (16) Il 21 giugno 2023 la Commissione ha inviato una lettera all'autorità egiziana per l'aviazione civile («ECAA») esprimendo le sue preoccupazioni in merito alle prestazioni di sicurezza dei vettori aerei certificati dall'ECAA e ha chiesto una serie di documenti che descrivano l'organizzazione e illustrino le sue capacità di sorveglianza e le attività associate.
- (17) Il 13 luglio 2023 l'ECAA ha fornito una prima serie di informazioni e documentazione sull'organizzazione, il personale, la formazione degli ispettori, le procedure e i manuali, nonché una panoramica degli audit effettuati e pianificati e della segnalazione di eventi per il periodo 2020-2023.
- (18) Dalla valutazione dei documenti, effettuata con l'assistenza degli esperti dell'Agenzia, è emerso che l'ECAA non ha fornito tutte le informazioni richieste in merito al numero di dipendenti, ai requisiti di qualifica del personale, ai requisiti di formazione degli ispettori e alla formazione effettivamente svolta. La Commissione ha quindi inviato una seconda lettera all'ECAA il 5 ottobre 2023 in merito ai documenti e alle informazioni mancanti, successivamente ricevuti il 13 novembre 2023 e attualmente in fase di revisione e analisi. La Commissione organizzerà una riunione tecnica con l'ECAA nel primo trimestre del 2024.
- (19) 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 giustificano la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei certificati in Egitto.
- (20) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Egitto 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.
- (21) Qualora informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, potrebbe rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'Iraq

- (22) Nel dicembre 2015, con il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2322 della Commissione ⁽⁷⁾, il vettore aereo *Iraqi Airways* è stato incluso nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (23) *Fly Baghdad* ha presentato una domanda di autorizzazione TCO il 10 febbraio 2022. L'Agenzia ha valutato la domanda di autorizzazione TCO di *Fly Baghdad* conformemente ai requisiti di cui al regolamento (UE) n. 452/2014.
- (24) Nel condurre la sua valutazione, l'Agenzia ha espresso preoccupazioni in merito alla mancanza di capacità di *Fly Baghdad* di rispondere ai problemi di sicurezza individuati. In particolare, ha stabilito che *Fly Baghdad* non controllava né garantiva che i tempi di volo, i tempi di servizio di volo, i periodi di servizio e i periodi di riposo previsti ed effettivi rientrassero nei limiti previsti dalla normativa prescrittiva stabilita dall'Iraq in materia di gestione dell'affaticamento.

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

- (25) L'incapacità di *Fly Baghdad* di far fronte a tali problemi di sicurezza è stata evidenziata dalla presentazione di un piano di azioni correttive («PAC») inaccettabile per affrontare i problemi di sicurezza individuati. Pertanto *Fly Baghdad* non ha dimostrato la conformità alle norme internazionali di sicurezza applicabili associate ai problemi di sicurezza individuati. L'Agenzia ha dunque concluso che un'ulteriore valutazione non avrebbe portato al rilascio dell'autorizzazione a *Fly Baghdad* e che pertanto essa non soddisfaceva i requisiti applicabili del regolamento (UE) n. 452/2014. Il 22 dicembre 2022 l'Agenzia ha perciò respinto la domanda di autorizzazione TCO di *Fly Baghdad* per motivi di sicurezza.
- (26) L'11 febbraio 2023 *Fly Baghdad*, conformemente all'articolo 109 del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾, ha presentato un ricorso contro la decisione dell'Agenzia, del 22 dicembre 2022, di respingere la domanda di autorizzazione TCO presentata da *Fly Baghdad*. La decisione del 7 settembre 2023 della commissione di ricorso dell'AESA, istituita a norma dell'articolo 105 del regolamento (UE) 2018/1139, ha respinto il ricorso di *Fly Baghdad* in quanto infondato, confermando così la validità della decisione dell'Agenzia del 22 dicembre 2022.
- (27) Il 20 aprile 2023, nell'ambito delle attività di monitoraggio continuo della Commissione, si è tenuta una riunione tecnica con la partecipazione della Commissione, dell'Agenzia, degli Stati membri e dell'autorità per l'aviazione civile irachena («ICAA»). Nel corso di tale riunione la Commissione ha comunicato all'ICAA che, in seguito alla decisione negativa dell'Agenzia in merito alla domanda di autorizzazione TCO presentata da *Fly Baghdad*, il vettore aereo sarebbe stato sottoposto a un'ulteriore riesame da parte del comitato per la sicurezza aerea dell'UE.
- (28) Il 2 ottobre 2023 la Commissione ha scritto all'ICAA e a *Fly Baghdad* per informare le parti che il caso di *Fly Baghdad* era stato iscritto all'ordine del giorno della riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE che si sarebbe tenuta dal 14 al 16 novembre 2023 e che sia all'ICAA sia a *Fly Baghdad* sarebbe stata data l'opportunità di essere ascoltate dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (29) L'ICAA e *Fly Baghdad* sono state ascoltate dal comitato per la sicurezza aerea dell'UE il 15 novembre 2023. Tra gli altri elementi, l'ICAA ha riferito di essere responsabile della supervisione di sette titolari di COA, tra cui *Fly Baghdad*, per quanto riguarda la garanzia dell'applicazione e dell'attuazione delle norme di sicurezza internazionali e della normativa irachena in materia di aviazione civile, nel rispetto degli obblighi derivanti dalla convenzione dell'ICAO.
- (30) L'ICAA ha inoltre fornito una panoramica delle sue attività e delle politiche di sorveglianza, evidenziando gli audit pertinenti previsti ed effettuati per *Fly Baghdad* nel 2023. L'ICAA ha inoltre fornito una sintesi delle azioni previste volte a rafforzare le sue capacità di sorveglianza, in particolare avvalendosi dei servizi di esperti nei settori delle operazioni di volo, dell'aeronavigabilità e delle licenze del personale. Per quanto riguarda in particolare i problemi di sicurezza individuati dall'Agenzia nell'ambito della sua procedura di autorizzazione TCO, l'ICAA ha fornito una panoramica delle indagini svolte e di come stia dando un adeguato seguito alle stesse, insieme a *Fly Baghdad*, al fine di attuare le opportune azioni correttive.
- (31) La presentazione di *Fly Baghdad* al comitato per la sicurezza aerea dell'UE si è concentrata sulle azioni intraprese per affrontare i problemi di sicurezza individuati dall'Agenzia nell'ambito della sua procedura di autorizzazione TCO. La panoramica dettagliata comprendeva informazioni relative all'analisi delle cause profonde e alle conseguenti azioni intraprese in termini di organizzazione, procedure, formazione e conformità. Pur esprimendo l'impegno di *Fly Baghdad* a conseguire un costante miglioramento della sicurezza, la presentazione relativa ai singoli problemi di sicurezza non ha fornito prove sufficienti del funzionamento dettagliato del sistema di gestione della sicurezza e della qualità di *Fly Baghdad*.
- (32) La natura delle informazioni fornite da *Fly Baghdad* non consentiva di affrontare pienamente i problemi di sicurezza alla base della decisione dell'Agenzia di rifiutare l'autorizzazione TCO di *Fly Baghdad*. Il CAP presentato da *Fly Baghdad*, e in particolare la relativa analisi delle cause profonde, non ha dimostrato la capacità del vettore aereo di attuare misure adeguate per garantire il rispetto delle norme internazionali di sicurezza.

⁽⁸⁾ 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).

- (33) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 si ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per inserire il vettore aereo *Fly Baghdad* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006. La Commissione intende inoltre procedere, con l'assistenza dell'Agenzia e il sostegno degli Stati membri, a una visita di valutazione in loco dell'Unione in Iraq, al fine di verificare se la certificazione e la sorveglianza dei vettori aerei da parte dell'ICAA siano realizzate conformemente alle pertinenti norme internazionali di sicurezza. La visita di valutazione in loco dell'Unione si concentrerà sull'ICAA e su vettori aerei selezionati certificati in Iraq.
- (34) 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.
- (35) Qualora informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, potrebbe rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Kazakhstan

- (36) Nel dicembre 2016, con il regolamento di esecuzione (UE) 2016/2214 della Commissione ^(*), i vettori aerei certificati in Kazakhstan sono stati cancellati dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006, ad eccezione di *Air Astana* che era stato cancellato dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 già nel 2015 con il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2322.
- (37) Il 13 ottobre 2023 la Commissione, nell'ambito delle sue attività di monitoraggio continuo, l'Agenzia, gli Stati membri e i rappresentanti del comitato per l'aviazione civile del Kazakhstan («CAC KZ») e dell'Amministrazione per l'aviazione del Kazakhstan («AAK») hanno tenuto una riunione tecnica.
- (38) Nel corso della riunione, il CAC KZ e l'AAK hanno riferito in merito ai progressi compiuti nell'attuazione e nel miglioramento del loro PAC. Il 19 ottobre 2023, e nuovamente il 7 novembre 2023, l'AAK ha fornito alla Commissione informazioni a sostegno della dichiarazione in base alla quale l'AAK ritiene di aver risposto a tutte le osservazioni e raccomandazioni. Secondo la dichiarazione dell'AAK, trentacinque delle questioni evidenziate sono ora considerate pienamente risolte, tre parzialmente risolte e una rimane in sospeso poiché richiede un processo di attuazione a lungo termine.
- (39) L'AAK ha presentato la sua nuova struttura organizzativa, in linea con i requisiti dell'ICAO, e ha riferito in merito ai progressi compiuti per diventare un'organizzazione autofinanziata grazie a un nuovo regime di finanziamento istituito a partire da luglio 2023.
- (40) Per quanto riguarda il quadro legislativo kazako in materia di aviazione, AAK e CAC KZ hanno evidenziato la revisione della legislazione primaria in materia di aviazione, che è stata formalmente adottata nel dicembre 2022. Successivamente all'approvazione di tale legislazione, l'AAK ha proceduto alla revisione di quarantaquattro regolamenti secondari in materia di aviazione per tutto il 2023. Al momento della riunione, l'AAK era attivamente impegnata nella revisione di altri tredici regolamenti secondari che, secondo le sue dichiarazioni, dovrebbero essere aggiornati entro la fine del 2023. Inoltre, dall'inizio del 2023 e fino alla data della riunione, l'AAK ha approvato una serie di procedure e materiali di orientamento nuovi e aggiornati, di cui dodici hanno ottenuto l'approvazione completa e più di quindici sono nelle fasi finali di elaborazione. Tuttavia non è ancora chiaro se i regolamenti secondari abbiano solo integrato le recenti modifiche della legislazione primaria in materia di aviazione o se siano stati aggiornati anche per allinearli agli ultimi emendamenti degli annessi dell'ICAO.
- (41) Sebbene durante la riunione tecnica siano state discusse varie questioni e preoccupazioni, si è convenuto che sarebbe opportuna una visita di valutazione in loco dell'Unione al fine di verificare l'effettiva attuazione delle modifiche indicate. È stato raggiunto un accordo sul fatto che tale visita dovrebbe aver luogo nel primo trimestre del 2024.

^(*) 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).

- (42) 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.
- (43) 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.
- (44) Qualora informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, potrebbe rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Kenya

- (45) I vettori aerei certificati in Kenya non sono mai stati inclusi nell'allegato A o B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (46) Nel giugno e luglio 2022 si sono verificati diversi incidenti e inconvenienti che hanno coinvolto aeromobili immatricolati in Kenya che effettuano voli verso aeroporti del Sud Sudan. Le circostanze di tali incidenti e inconvenienti hanno indotto la Commissione a inviare una lettera, il 20 settembre 2022, all'autorità per l'aviazione civile del Kenya («KCAA») chiedendo informazioni sullo status di tali aeromobili nel registro aeronautico kenyota, sui relativi vettori aerei e/o locatori, nonché sull'esito di eventuali relazioni preliminari risultanti dalle indagini sugli incidenti.
- (47) In seguito a tale corrispondenza, il 31 maggio 2023 la Commissione ha organizzato una telefonata con il direttore generale della KCAA e i suoi servizi per discutere e chiarire la natura della richiesta.
- (48) Il 21 giugno 2023 la Commissione ha inviato una lettera alla KCAA e ha chiesto una serie di documenti riguardanti l'organizzazione, le sue capacità di sorveglianza e le attività associate per quanto riguarda i vettori aerei che ha certificato. Nell'ambito di tale richiesta, la Commissione ha chiesto specificamente informazioni sull'efficacia della sorveglianza dei vettori aerei e degli aeromobili che operano al di fuori del Kenya, in particolare per quanto riguarda le due compagnie i cui aeromobili sono stati coinvolti negli incidenti e inconvenienti di giugno e luglio 2022.
- (49) Il 18 luglio 2023 la KCAA ha fornito una prima serie di informazioni e documentazione sull'organizzazione, il personale, la formazione degli ispettori, le procedure e i manuali, nonché sugli audit effettuati e pianificati e sulla segnalazione di eventi per il periodo 2020-2023.
- (50) Dall'esame dettagliato delle informazioni e dei documenti ricevuti, effettuato con l'assistenza degli esperti dell'Agenzia, è emerso che per alcuni ambiti sono necessari documenti supplementari e ulteriori chiarimenti da parte della KCAA per consentire una comprensione chiara. Il 5 ottobre 2023 la Commissione ha pertanto inviato una lettera di follow-up chiedendo i documenti e le informazioni mancanti.
- (51) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che per il momento non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei certificati in Kenya.
- (52) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Kenya 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.
- (53) Qualora informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, potrebbe rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Nepal

- (54) Nel dicembre 2013, con il regolamento di esecuzione (UE) n. 1264/2013 della Commissione ⁽¹⁰⁾, i vettori aerei certificati in Nepal sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (55) A seguito delle deliberazioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del maggio 2022, esperti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri hanno effettuato, tra l'11 e il 15 settembre 2023 in Nepal, una visita di valutazione in loco dell'Unione presso l'autorità per l'aviazione civile del Nepal («CAAN»), comprendente la valutazione di un campione di due vettori aerei certificati in Nepal, ossia *Shree Airlines* e *Nepal Airlines*.
- (56) Le attività della visita di valutazione si sono concentrate sulla CAAN in considerazione del suo ruolo e della sua responsabilità nelle attività di sorveglianza dei vettori aerei certificati in Nepal. Dalla valutazione sono emerse discrepanze tra la struttura organizzativa approvata e l'effettiva distribuzione di sezioni, dipartimenti e personale. Tale incoerenza evidenzia la necessità di una revisione globale della struttura organizzativa per rispecchiare più accuratamente le attività in corso e l'assegnazione del personale. Tale revisione è fondamentale per garantire un sistema di sorveglianza della sicurezza solido ed efficace che sia in linea con gli obblighi nazionali e internazionali e che migliori, in ultima analisi, l'efficienza operativa e le norme di sicurezza dei vettori aerei in Nepal.
- (57) Le attuali prassi della CAAN in merito ai requisiti riguardanti le licenze del personale e ai sistemi applicabili agli esaminatori di volo dimostrano la non conformità alle norme internazionali di sicurezza, per cui è necessario allineare urgentemente i suoi regolamenti a tali norme, in particolare per quanto riguarda le designazioni degli esaminatori nell'ambito del rilascio delle licenze degli equipaggi di condotta. In particolare, l'assenza di un quadro solido per la designazione e il monitoraggio degli esaminatori e degli istruttori di volo nel contesto delle operazioni con elicotteri evidenzia la necessità che CAAN stabilisca criteri chiari, privilegi e meccanismi di sorveglianza efficaci per i piloti di controllo e gli esaminatori designati. L'attuazione di tali misure migliorerà notevolmente il livello di competenza e di sicurezza in tutto il settore dell'aviazione nepalese, garantendo una sorveglianza più coerente e affidabile dei professionisti del settore dell'aviazione.
- (58) Le valutazioni hanno inoltre individuato una lacuna nell'efficacia del monitoraggio e della documentazione della formazione per i ruoli di ispettore per il rilascio delle licenze del personale e di assistente ispettore della CAAN.
- (59) La valutazione ha inoltre rilevato notevoli lacune nella divisione della CAAN che si occupa delle operazioni di volo, in particolare per quanto riguarda la supervisione dell'affaticamento legato alle limitazioni dei periodi di servizio e la garanzia di controlli di conformità completi durante il processo di approvazione. Tali carenze indicano l'urgente necessità che la CAAN attui solidi protocolli di gestione dell'affaticamento e rafforzi i propri processi di valutazione tecnica e approvazione. Inoltre, la mancanza di formazione e qualifiche specifiche tra gli ispettori, in particolare per quanto riguarda le abilitazioni per tipo degli aeromobili utilizzati dai vettori aerei, solleva preoccupazioni circa l'efficacia delle attività di certificazione e sorveglianza della CAAN.
- (60) La valutazione ha inoltre individuato un problema sistemico nell'approccio della divisione che si occupa delle operazioni di volo al riesame, alla valutazione e alla convalida della documentazione relativa alla sicurezza di volo e delle approvazioni specifiche dei vettori aerei. Le discrepanze osservate, come le non conformità dei requisiti del sistema anticollisione TCAS (*Traffic Collision Avoidance System*), dei calcoli del carburante e della sorveglianza delle limitazioni dei tempi di volo, hanno un impatto significativo sulla sicurezza dei voli.
- (61) La divisione che si occupa delle ispezioni relative all'aeronavigabilità mostra una mancanza di maturità in aspetti critici quali il controllo dell'audit, la completezza del programma di formazione e la diligenza nel riesame dei documenti. La CAAN deve affrontare tali problemi migliorando il programma di formazione e adottando un approccio più rigoroso in materia di audit, e dovrebbe adoperarsi per passare a più efficienti sistemi digitali di conservazione della documentazione.
- (62) Nonostante siano stati individuati ambiti da migliorare, le discussioni con il personale della CAAN indicano un forte impegno a rafforzare il sistema di sorveglianza della sicurezza aerea del Nepal. È fondamentale che la CAAN continui a promuovere tale impegno, garantendo l'allineamento alle norme internazionali di sicurezza e affrontando efficacemente le sfide operative e di sicurezza individuate durante la valutazione.

⁽¹⁰⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1264/2013 della Commissione, del 3 dicembre 2013, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 326 del 6.12.2013, pag. 7).

- (63) *Shree Airlines*, istituita nel 1999, è stata oggetto di una visita specifica del gruppo di valutazione dell'Unione il 13 settembre 2023.
- (64) *Shree Airlines* dovrebbe migliorare in modo significativo il suo sistema di gestione della sicurezza («SMS») e le politiche operative, al fine di allinearsi alle norme di sicurezza internazionali e alla legislazione nepalese. Tra le azioni richieste figura la revisione del manuale di gestione della sicurezza («SMM») e delle liste di controllo degli audit e la correzione delle carenze riscontrate nella documentazione e nelle procedure di manutenzione, quali inesattezze negli ordini di lavoro e nella taratura delle attrezzature.
- (65) I problemi relativi alla conformità operativa e di sicurezza di *Shree Airlines* riguardano aspetti della pianificazione dei voli, della gestione dell'affaticamento dell'equipaggio e del rispetto dei requisiti normativi per le procedure di sghiacciamento, i requisiti TCAS e l'elenco degli equipaggiamenti minimi per tipi specifici di aeromobili.
- (66) Le carenze osservate nella gestione della validità e della qualità dei certificati di formazione, associate a un feedback poco chiaro o errato degli istruttori, evidenziano la necessità di un sistema più solido per monitorare e migliorare le competenze dell'equipaggio e l'efficacia della formazione.
- (67) *Nepal Airlines*, istituita nel 1958, è stata oggetto di una visita specifica del gruppo di valutazione dell'Unione il 14 settembre 2023.
- (68) La valutazione di *Nepal Airlines* ha evidenziato carenze nell'SMS e nella conformità operativa. Tra gli aspetti problematici figurano l'inadeguatezza nell'identificazione e nella gestione dei pericoli, i ripetuti rilievi emersi durante gli audit annuali e le liste di controllo degli audit relative alla qualità non sufficientemente dettagliate. Vi sono inoltre preoccupazioni in merito all'efficacia del dipartimento che si occupa della garanzia della qualità, alla mancanza di un registro completo dei pericoli nell'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e nell'impresa di manutenzione approvata e a carenze nell'analisi della forza lavoro.
- (69) La visita ha evidenziato le difficoltà di *Nepal Airlines* nel mantenere la sorveglianza operativa, con evidenti problemi in vari ambiti, tra cui le competenze in materia di formazione, le limitazioni dei tempi di volo, la gestione dei documenti e il monitoraggio della conformità.
- (70) Le osservazioni formulate durante la visita di valutazione suggeriscono che *Nepal Airlines* necessita di una revisione sostanziale dei suoi sistemi e processi affinché il suo SMS raggiunga la necessaria maturità e per garantire una comprensione e una gestione solide delle approvazioni di aeronavigabilità e della sorveglianza operativa.
- (71) Sulla base del risultato della visita di valutazione in loco dell'Unione, la Commissione ha invitato la CAAN e i vettori aerei *Shree airlines* e *Nepal Airlines* a un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE il 15 novembre 2023.
- (72) La CAAN ha presentato al comitato per la sicurezza aerea dell'UE una sintesi comprendente una panoramica dei vettori aerei certificati in Nepal, il numero degli aeromobili immatricolati in Nepal, gli ultimi risultati dell'audit effettuato nell'ambito dell'approccio di monitoraggio continuo (CMA) del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza (USOAP) dell'ICAO e i progressi compiuti dal Nepal nel migliorare i punteggi di attuazione USOAP dell'ICAO.
- (73) Per quanto riguarda la relazione di valutazione dell'UE, la CAAN ha fornito dettagli sulle azioni intraprese immediatamente dopo la visita di valutazione in loco dell'Unione, tra cui una ristrutturazione organizzativa e lo sviluppo di un manuale di gestione integrata. Le azioni chiave evidenziate sono state l'inclusione di una funzione di monitoraggio della conformità nel dipartimento che si occupa di audit e l'avvio dell'elaborazione di un manuale del sistema di gestione della qualità.
- (74) Il comitato per la sicurezza aerea dell'UE è stato informato in merito al PAC della CAAN finalizzato ad affrontare i problemi rilevati durante la visita di valutazione in loco dell'Unione. La CAAN ha effettuato un'analisi delle cause profonde per ciascuna osservazione, con azioni correttive immediate e a lungo termine. Non era chiaro, tuttavia, se i principi di tale analisi approfondita fossero stati applicati in modo coerente e approfondito.
- (75) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE hanno riconosciuto e incoraggiato gli sforzi della CAAN, rilevando l'importanza del costante sostegno del governo nepalese. Hanno ribadito il loro impegno a continuare a sostenere la CAAN nei suoi sforzi volti a migliorare le sue capacità di sorveglianza della sicurezza, prendendo atto dell'impegno del direttore generale nel conseguire tali ulteriori sviluppi della CAAN.

- (76) Nonostante questi sforzi, si ritiene che la capacità della CAAN di far rispettare le norme internazionali di sicurezza e garantire la conformità delle operazioni dei suoi vettori aerei certificati sia insufficiente. Gli elementi di prova, comprese le osservazioni formulate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione, suggeriscono che le capacità della CAAN di sorvegliare le attività di trasporto aereo in Nepal non sono conformi alle norme minime di sicurezza internazionali applicabili. Ciò ha evidenziato la necessità di migliorare ulteriormente le capacità di sorveglianza, nonché la gestione, la formazione e i processi di certificazione del personale della CAAN.
- (77) *Shree Airlines* ha presentato una panoramica completa, che descrive in dettaglio la flotta, le risorse e le strutture attuali, e ha inoltre condiviso le azioni correttive attuate in seguito alle osservazioni della visita di valutazione in loco dell'Unione, compresi i risultati dell'analisi delle cause profonde per ciascuna osservazione sollevata dal gruppo di valutazione dell'Unione. *Shree Airlines* ha inoltre illustrato il proprio PAC sviluppato sulla base di tali analisi, specificando sia i piani a breve che quelli a lungo termine.
- (78) Le informazioni fornite da *Shree Airlines* non hanno risposto pienamente alle preoccupazioni in materia di sicurezza evidenziate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione. Il CAP presentato da *Shree Airlines*, e in particolare la relativa analisi delle cause profonde, non ha dimostrato la capacità del vettore aereo di attuare misure adeguate per garantire il rispetto delle norme internazionali di sicurezza.
- (79) *Nepal Airlines* ha fornito una presentazione approfondita, che ha delineato la sua storia di vettore nazionale di bandiera del Nepal, ha descritto la flotta e le capacità in termini di risorse e ha descritto in modo esaustivo le azioni intraprese in risposta alle osservazioni della visita di valutazione in loco dell'Unione. Il vettore aereo ha dettagliato i risultati dell'analisi delle cause profonde effettuata per ciascuna osservazione e raccomandazione formulata dal gruppo di valutazione dell'Unione, e ha inoltre presentato il proprio PAC.
- (80) Nonostante questi sforzi, le informazioni trasmesse da *Nepal Airlines*, sebbene ampie, non soddisfacevano i requisiti necessari per risolvere pienamente i problemi di sicurezza emersi durante la visita di valutazione in loco dell'Unione. Il CAP presentato da *Nepal Airlines*, e in particolare la relativa analisi delle cause profonde, non ha dimostrato la capacità del vettore aereo di attuare misure adeguate per garantire il rispetto delle norme internazionali di sicurezza.
- (81) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che per il momento non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei certificati in Nepal.
- (82) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Nepal alle pertinenti norme internazionali di sicurezza dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei del Pakistan

- (83) Nel marzo 2007, con il regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione ⁽¹¹⁾, *Pakistan International Airlines* è stato incluso nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 e successivamente cancellato da tale allegato nel novembre 2007 con il regolamento (CE) n. 1400/2007 della Commissione ⁽¹²⁾.
- (84) Il 1° luglio 2020 la Commissione ha avviato consultazioni con l'autorità per l'aviazione civile del Pakistan («PCAA») a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione ⁽¹³⁾, sulla base delle sospensioni delle autorizzazioni TCO di *Pakistan International Airlines* e *Vision Air* e di una dichiarazione del ministro dei Trasporti pakistano in merito alle licenze di pilota ottenute in modo fraudolento in Pakistan.

⁽¹¹⁾ Regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione, del 5 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 66 del 6.3.2007, pag. 3).

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

⁽¹³⁾ 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).

- (85) In tale contesto la Commissione, in cooperazione con l'Agenzia e gli Stati membri, ha organizzato una serie di riunioni tecniche e informative con la PCAA. Tali discussioni si sono concentrate sugli sforzi profusi dalla PCAA nell'affrontare i problemi in materia di sorveglianza della sicurezza individuati dalla Commissione e dagli esperti dell'Agenzia, nonché quelli individuati dall'ICAO nel corso della sua visita effettuata nell'ambito del USOAP, che si è svolta tra il 29 novembre e il 10 dicembre 2021.
- (86) Il 23 agosto 2023 la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e i rappresentanti della PCAA hanno tenuto un'altra riunione tecnica, al fine di consentire alla PCAA di dimostrare gli sviluppi intervenuti dopo l'ultima riunione tecnica del 25 ottobre 2022 e fornire informazioni in merito agli stessi. Di particolare interesse sono state le informazioni relative all'adozione dell'ordinanza dell'autorità per l'aviazione civile (2023), lo status del CAP USOAP dell'ICAO e le azioni volte a rispondere alle preoccupazioni espresse dall'UE in precedenti scambi.
- (87) Su tale base, e tenendo conto dei pareri espressi nel novembre 2022 dal comitato per la sicurezza aerea dell'UE, la Commissione ha informato la PCAA che effettuerà, insieme all'Agenzia e agli Stati membri, una visita di valutazione in loco dell'Unione in Pakistan dal 27 al 30 novembre 2023 per valutare la situazione della PCAA in termini di efficacia della sorveglianza della sicurezza effettuata.
- (88) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che per il momento non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei certificati in Pakistan.
- (89) 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.
- (90) Qualora informazioni pertinenti sulla sicurezza dovessero rivelare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, può rendersi necessaria un'ulteriore azione della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (91) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (92) Gli articoli 5 e 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconoscono la necessità che le decisioni siano prese rapidamente e, ove opportuno, con urgenza, date le implicazioni per la sicurezza. È pertanto essenziale, per la protezione delle informazioni sensibili e dei viaggiatori, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione siano pubblicate ed entrino in vigore immediatamente dopo l'adozione.
- (93) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea dell'UE istituito a norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 2111/2005,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

- 1) l'allegato A è sostituito dal testo che figura nell'allegato I del presente regolamento;
- 2) l'allegato B è sostituito dal testo che figura nell'allegato II del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 29 novembre 2023

*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
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Iraq
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della supervisione regolamentare, ad eccezione di TAAG Angola Airlines e Heli Malongo, compresi i seguenti:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Sconosciuto	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Sconosciuto	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Sconosciuto	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Sconosciuto	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Armenia responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			Armenia
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia

⁽¹⁾ I vettori aerei elencati nel presente allegato 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
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	N/D	Armenia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			Repubblica del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Repubblica del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Sconosciuto	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Repubblica democratica del Congo (DRC), compresi i seguenti:			Repubblica democratica del Congo (RDC)
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	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
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	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)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			Gibuti
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale

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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della supervisione regolamentare, 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 supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			Kirghizistan
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirghizistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirghizistan
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirghizistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirghizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirghizistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Sconosciuto	Kirghizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirghizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirghizistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirghizistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirghizistan
SKY JET	60	SJL	Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirghizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della supervisione regolamentare.			Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Libia responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia

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

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
TARA AIR	053/2009	Sconosciuto	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
I seguenti vettori aerei certificati dalle autorità della Russia responsabili della supervisione regolamentare:			Russia
AURORA AIRLINES	486	SHU	Russia
AVIACOMPANY «AVIASTAR-TU» CO. LTD	458	TUP	Russia
IZHAVIA	479	IZA	Russia
JOINT STOCK COMPANY «AIR COMPANY «YAKUTIA»	464	SYL	Russia
JOINT STOCK COMPANY «RUSJET»	498	RSJ	Russia
JOINT STOCK COMPANY «UVT AERO»	567	UVT	Russia
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Russia
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Russia
JOINT-STOCK COMPANY «IRAERO» AIRLINES	480	IAE	Russia
JOINT-STOCK COMPANY «URAL AIRLINES»	18	SVR	Russia
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Russia
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Russia
JS AVIATION COMPANY «RUSLINE»	225	RLU	Russia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Russia
LLC «NORD WIND»	516	NWS	Russia
LLC «AIRCOMPANY IKAR»	36	KAR	Russia
LTD. I FLY	533	RSY	Russia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Russia

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
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY «AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES»	1	AFL	Russia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Russia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Russia
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Russia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			Sao Tomé e Principe
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 supervisione regolamentare.			Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan».

ALLEGATO II

«ALLEGATO B

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Sigla/e di immatricolazione ed eventualmente numero/i di serie che identifica/no la fabbricazione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
IRAN AIR	IR.AOC.100	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 nel presente allegato 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.