2025/1144

4.6.2025

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/1144 DELLA COMMISSIONE

del 3 giugno 2025

che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione ([2]) istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.

(2) Alcuni Stati membri e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («Agenzia») hanno comunicato alla Commissione, a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, informazioni utili ai fini dell'aggiornamento di tale elenco. Anche paesi terzi e organizzazioni internazionali hanno trasmesso informazioni utili. In base alle informazioni fornite l'elenco dovrebbe essere aggiornato.

(3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o tramite le autorità responsabili della supervisione regolamentare, in merito ai fatti e alle considerazioni salienti che costituirebbero la base della decisione di imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o di modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo figurante nell'elenco di cui all'allegato A o all'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.

(4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare tutta la documentazione pertinente, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea dell'UE.

(5) Nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del regolamento delegato (UE) 2023/660 della Commissione ([3]), la Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito alle consultazioni in corso con le autorità competenti e i vettori aerei di Armenia, Iraq, Kirghizistan, Libia, Suriname e Tanzania. Essa ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE riguardo alla situazione della sicurezza aerea in Angola, in Egitto, in Kazakhstan, in Kenya, in Nepal, in Pakistan e in Sierra Leone.

([1]) GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(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 di sicurezza internazionali applicabili nel settore dell'aviazione civile. Gli Stati membri sono stati invitati a rispondere a tali richieste su base bilaterale, in coordinamento con la Commissione e l'Agenzia. A tale proposito la Commissione ha ribadito l'utilità di informare la comunità internazionale del trasporto aereo, in particolare mediante lo strumento del partenariato di assistenza nell'attuazione della sicurezza aerea dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale («ICAO»), riguardo all'assistenza tecnica prestata dall'Unione e dagli Stati membri ai paesi terzi per migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.

(9) Eurocontrol ha aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE sulla situazione delle funzioni di allarme del SAFA e dei TCO e ha fornito statistiche relative ai messaggi di allerta per i vettori aerei soggetti a divieto operativo.

Vettori aerei dell'Unione

(10) In seguito all'analisi, a cura dell'Agenzia, delle informazioni risultanti dalle ispezioni di rampa effettuate sugli aeromobili di vettori aerei dell'Unione e dalle ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'Agenzia e integrate dalle informazioni derivanti dalle ispezioni e dagli audit specifici effettuati dalle autorità aeronautiche nazionali, gli Stati membri e l'Agenzia, in qualità di autorità competenti, hanno adottato determinate misure correttive ed esecutive e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE.

(11) Gli Stati membri e l'Agenzia, in qualità di autorità competenti, hanno ribadito la loro disponibilità a intervenire secondo necessità laddove informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità dei vettori aerei dell'Unione alle pertinenti norme di sicurezza.

Vettori aerei dell'Armenia

(12) Nel giugno 2020, con il regolamento di esecuzione (UE) 2020/736 della Commissione ([6]), tutti i vettori aerei certificati in Armenia sono stati inclusi nell'allegato A 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Il 9 aprile 2025, nell'ambito delle attività di monitoraggio continuo circa la situazione complessiva della sicurezza in Armenia, comprese la capacità e le competenze in materia di supervisione della sicurezza del comitato per l'aviazione civile dell'Armenia («CAC»), si è tenuta una riunione tecnica cui hanno partecipato la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e il CAC. Nel corso della riunione la Commissione ha informato il CAC dei risultati della sua valutazione del piano di azioni correttive («CAP») presentato nel dicembre 2024. Il CAP era stato preparato dal CAC in risposta alle osservazioni derivanti dalla visita di valutazione in loco dell'Unione in Armenia nel 2020.

(14) Il CAP presentato dal CAC è completo e dettagliato e dimostra un chiaro sforzo volto ad allineare la supervisione nazionale del settore dell'aviazione alle aspettative regolamentari dell'UE in risposta alle osservazioni derivanti dalla visita di valutazione in loco dell'Unione condotta nel 2020. Tra gli sviluppi positivi figurano l'adozione formale di diverse regolamentazioni nazionali in linea con i requisiti dell'UE, misure volte all'attuazione dei principi di supervisione basati sui rischi e il miglioramento della documentazione e dei registri di formazione per gli ispettori.

(15) Sebbene il CAP presenti un approccio completo per trattare le osservazioni individuate, diverse questioni sembrano rimanere irrisolte o non adeguatamente suffragate da elementi di prova, quali l'assenza di classificazione dei rilievi, prove insufficienti dell'attuazione dei piani di supervisione e carenze nel controllo e nella traduzione della documentazione. Persistono inoltre incoerenze nella qualità e nella completezza della documentazione di formazione, delle procedure di rilascio delle licenze e dei meccanismi di supervisione, che devono essere valutate mediante ulteriori valutazioni in loco prima di poter adottare una decisione definitiva sull'adeguatezza del CAP.

(16) Alla luce delle restanti carenze e della necessità di una valutazione più approfondita dell'attuazione sul campo, la Commissione ritiene che un'ulteriore valutazione a distanza della situazione della sicurezza in Armenia non contribuirebbe in misura sufficiente a una maggiore chiarezza. È pertanto prevista una visita di valutazione in loco dell'Unione per il terzo trimestre del 2025. La visita mirerà a verificare l'effettiva applicazione delle misure correttive presentate dal CAC, comprese quelle discusse durante gli scambi del 2024 e del 2025.

(17) 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 Armenia.

(18) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Armenia alle pertinenti norme di sicurezza internazionali, dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dell'Iraq

(19) Nel dicembre 2015 e nel novembre 2023, rispettivamente con i regolamenti di esecuzione (UE) 2015/2322 ([7]) e (UE) 2023/2691 della Commissione ([8]), i vettori aerei *Iraqi Airways* e *Fly Baghdad* sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(20) Il 23 aprile 2025, nell'ambito delle attività di monitoraggio continuo della Commissione circa la situazione complessiva della sicurezza in Iraq, comprese la capacità e le competenze in materia di supervisione della sicurezza dell'autorità irachena per l'aviazione civile («ICAA»), si è tenuta una riunione tecnica cui hanno partecipato la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e l'ICAA. Nel corso della riunione l'ICAA ha presentato aggiornamenti sui suoi sforzi volti a migliorare il quadro legislativo e regolamentare, nonché i suoi risultati in materia di supervisione.

(21) L'ICAA ha fornito una presentazione dettagliata degli sforzi in corso per rafforzare la supervisione della sicurezza aerea attraverso modifiche legislative, sviluppo regolamentare, iniziative di sviluppo delle capacità e riforme istituzionali. Sebbene siano riconosciuti come passi importanti, tali sforzi rimangono nelle prime fasi di attuazione. Permangono notevoli preoccupazioni circa la tempestività di tali misure, la coerenza e la qualità dei risultati regolamentari e il loro allineamento alle norme di sicurezza internazionali.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) 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 (GU L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Sono stati compiuti alcuni progressi, in particolare in settori quali l'assunzione di personale, le iniziative di formazione e l'elaborazione di regolamentazioni nazionali in materia di aviazione aggiornate. Le riforme critiche, come l'adozione di una legislazione primaria riveduta in materia di aviazione e il rafforzamento del sistema di supervisione della sicurezza, rimangono incomplete o mancano di risultati verificabili.

(23) È stato pertanto congiuntamente riconosciuto che lo svolgimento di una visita di valutazione in loco dell'Unione nel settembre 2025, come discusso in precedenza, sarebbe prematuro e potenzialmente controproducente, data la necessità di ulteriori progressi tangibili e dimostrabili in tutti i settori fondamentali del sistema di supervisione della sicurezza aerea dell'Iraq.

(24) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, per il momento, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei dell'Iraq.

(25) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Iraq alle pertinenti norme di sicurezza internazionali dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

(26) La Commissione dovrebbe intraprendere un'ulteriore azione secondo necessità, conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005, qualora informazioni pertinenti sulla sicurezza rivelassero l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle pertinenti norme di sicurezza internazionali.

Vettori aerei del Kirghizistan

(27) Nell'ottobre 2006, con il regolamento (CE) n. 1543/2006 della Commissione [9], i vettori aerei certificati nel Kirghizistan sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(28) Nell'ambito degli scambi in corso derivanti dai rinnovati contatti tra la Commissione e l'agenzia per l'aviazione civile nazionale sotto l'egida del Consiglio dei ministri della Repubblica del Kirghizistan («SCAA») a partire dal 2023, la Commissione ha avviato un'iniziativa di assistenza tecnica, attuata dall'Agenzia, nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005. Tale iniziativa mira a sostenere gli sforzi della SCAA volti a rafforzare la sua capacità di supervisione.

(29) Nell'ambito di tale iniziativa sono già state svolte un'attività a distanza e una missione in loco. La missione in loco ha offerto l'opportunità di raccogliere informazioni dirette sulle modalità di attuazione delle norme di sicurezza internazionali da parte della SCAA, così come di effettuare una simulazione della visita di valutazione in loco dell'Unione. La simulazione ha fornito preziose indicazioni sul quadro organizzativo e regolamentare della SCAA e ha permesso di stabilire che la struttura complessiva di quest'ultima appare adeguata alle sue dimensioni e responsabilità, anche se la sua efficacia operativa dovrebbe essere migliorata. Il manuale di gestione, sebbene approvato, necessita di ulteriori sviluppi e coerenza, e la responsabilità di indagare sugli incidenti gravi deve ancora essere sufficientemente determinata.

(30) La simulazione ha inoltre consentito di individuare lacune nel recepimento delle norme e delle pratiche raccomandate dell'ICAO, in particolare negli annessi ICAO 1, 6, 8, 18 e 19, che ostacolano il pieno allineamento alle norme di sicurezza internazionali. La SCAA, che ha preso atto di tali lacune, ha avviato iniziative per modificare la legislazione pertinente e diversi progetti di modifica sono in fase di consultazione interministeriale. Ha inoltre adottato misure per rafforzare la segnalazione di eventi in materia di sicurezza, come pure la formazione del personale attraverso partenariati con organizzazioni di formazione internazionali. È essenziale proseguire gli sforzi in questi settori al fine di migliorare ulteriormente la supervisione della sicurezza aerea in Kirghizistan.

[9] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) Il 2 maggio 2025, nell'ambito delle attività di monitoraggio continuo della Commissione circa la situazione complessiva della sicurezza in Kirghizistan, comprese la capacità e le competenze in materia di supervisione della sicurezza della SCAA, si è tenuta una riunione tecnica cui hanno partecipato la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e la SCAA. Nel corso di tale riunione la SCAA ha fornito una presentazione dettagliata delle iniziative in corso per rafforzare la supervisione della sicurezza aerea, tra cui modifiche legislative, sviluppo regolamentare, misure di sviluppo delle capacità e riforme istituzionali.

(32) La SCAA ha inoltre descritto la propria struttura organizzativa e i propri livelli di personale, compreso lo sviluppo di un sistema di calcolo della manodopera con un collegamento diretto con le esigenze di formazione individuali.

(33) La SCAA ha inoltre presentato i progressi compiuti nell'allineamento della propria regolamentazione alle norme di sicurezza internazionali e nella sua attuazione in tutti i principali settori di supervisione. Ha altresì evidenziato i lavori in corso per migliorare i processi di certificazione e i meccanismi di esecuzione.

(34) La SCAA ha condiviso un piano di azioni globale volto a colmare le lacune regolamentari individuate e a sostenere lo sviluppo di un sistema di aviazione civile sicuro che sia conforme alle norme di sicurezza internazionali.

(35) Attualmente non vi sono tuttavia elementi di prova sostanziali sufficienti a confermare che la SCAA abbia effettivamente risolto tutte le carenze in materia di sicurezza che hanno portato al divieto operativo imposto dal regolamento (CE) n. 1543/2006.

(36) 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 Kirghizistan.

(37) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Kirghizistan alle pertinenti norme di sicurezza internazionali dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Libia

(38) Nel dicembre 2014, con il regolamento di esecuzione (UE) n. 1318/2014 della Commissione ([10]), i vettori aerei della Libia sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(39) Il 25 marzo 2025, nell'ambito delle attività di monitoraggio continuo della Commissione circa la situazione complessiva della sicurezza in Libia, comprese la capacità e le competenze in materia di supervisione della sicurezza dell'autorità libica per l'aviazione civile («LYCAA»), si è tenuta una riunione tecnica cui hanno partecipato la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e la LYCAA.

(40) La Commissione ha presentato l'esito della sua valutazione delle informazioni presentate dalla LYCAA nel 2023 e nel 2024. La valutazione ha individuato carenze significative, in particolare per quanto riguarda i livelli di personale, la coerenza della formazione corrispondente e l'attuazione effettiva delle attività di supervisione. È stata inoltre sottolineata l'assenza della documentazione essenziale richiesta dalla Commissione. La valutazione ha concluso che sono necessari ulteriori miglioramenti sostanziali sia nel quadro regolamentare della LYCAA sia nella sua capacità di supervisione. Nel corso della riunione la Commissione ha ribadito le sue aspettative in merito al tipo e alla qualità dei documenti e dei dati necessari per garantire un'adeguata valutazione del sistema di supervisione della sicurezza della Libia.

([10]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 1318/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 355 del 12.12.2014, pag. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) La LYCAA ha fornito un aggiornamento sulle iniziative amministrative e tecniche volte a rafforzare la supervisione della sicurezza. Le iniziative hanno incluso le revisioni della legislazione e della regolamentazione in materia di aviazione, l'aumento della frequenza delle ispezioni e l'introduzione di sistemi di supervisione digitali. La presentazione del Centro integrato di supervisione («IOC»), una piattaforma digitale concepita per migliorare il monitoraggio e la gestione dei dati sulla sicurezza aerea, è stata un elemento centrale di tali sforzi. La piattaforma digitale è intesa a sostenere la conformità regolamentare e a migliorare l'accesso alla documentazione e alle informazioni pertinenti in materia di sicurezza.

(42) Le informazioni e i materiali associati presentati dalla LYCAA come dimostrazione dell'IOC, tra cui i manuali e le liste di controllo utilizzati nei processi di certificazione e supervisione, erano basati sui regolamenti dell'Unione e adattati al contesto nazionale. La LYCAA ha inoltre presentato risultati di audit selezionati del processo di ricertificazione, riportando i dati dell'IOC in un formato chiaro e strutturato.

(43) È stato tuttavia osservato che tale documentazione non era stata condivisa con la Commissione nei precedenti scambi del 2023 e del 2024, nonostante le molteplici richieste formali. È stato altresì osservato che l'efficacia a lungo termine dell'IOC dipende dalla coerenza e dalla qualità della sua applicazione.

(44) La LYCAA ha inoltre informato la Commissione del processo di ricertificazione in corso per tutti i vettori aerei della Libia per il periodo compreso tra novembre 2023 e novembre 2024. La LYCAA ha riferito che durante tale periodo erano state effettuate oltre 100 missioni di audit. Tuttavia non sono stati forniti dettagli sufficienti sui risultati degli esiti di tali audit, compresi i rilievi specifici e le eventuali azioni correttive corrispondenti. È stato convenuto che la LYCAA fornirà quanto prima la documentazione e le informazioni pertinenti.

(45) Attualmente non vi sono tuttavia elementi di prova sostanziali sufficienti a confermare che la LYCAA abbia effettivamente risolto tutte le carenze in materia di sicurezza che hanno portato al divieto operativo imposto dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1318/2014.

(46) 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 Libia.

(47) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Libia alle pertinenti norme di sicurezza internazionali, dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei del Suriname

(48) Nel luglio 2010, con il regolamento (UE) n. 590/2010 della Commissione ([11]), *Blue Wing Airlines* è stato incluso nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(49) A seguito delle deliberazioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del novembre 2024, esperti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri hanno effettuato in Suriname, dal 24 al 28 febbraio 2025, una visita di valutazione in loco dell'Unione presso l'autorità per la sicurezza dell'aviazione civile del Suriname («CASAS»). La visita in loco comprendeva una valutazione a campione di tre vettori aerei certificati dalla CASAS, ossia *Blue Wing Airlines*, *Fly All Ways* e *Gum Air*.

(50) Le attività della visita di valutazione in loco dell'Unione si sono concentrate sulla CASAS in considerazione del suo ruolo e della sua responsabilità nella supervisione della sicurezza dei vettori aerei certificati in Suriname. La visita di valutazione ha individuato gravi carenze nel sistema regolamentare dell'aviazione civile per quanto riguarda la conformità alle norme di sicurezza internazionali, che ostacolano una supervisione della sicurezza efficace.

([11]) Regolamento (UE) n. 590/2010 della Commissione, del 5 luglio 2010, 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 170 del 6.7.2010, pag. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) La legge primaria sull'aviazione del Suriname non è stata modificata dalla sua emanazione nel 2002. Pertanto i problemi già individuati nel 2009 dall'ICAO sono ancora presenti, ossia l'assenza del potere di accesso alle strutture e alla documentazione da parte del personale ispettivo della CASAS, nonché la mancanza di separazione tra le indagini giudiziarie e le indagini sulla sicurezza in relazione agli incidenti e agli inconvenienti gravi nel settore dell'aviazione, cui si aggiunge la carenza di protezione per coloro che segnalano eventi concernenti la sicurezza.

(52) La maggior parte delle regolamentazioni nazionali in materia di aviazione civile è stata aggiornata nel 2023 per allinearla alle ultime modifiche adottate dall'ICAO. Tuttavia i manuali, le guide, le liste di controllo e tutte le altre procedure di lavoro della CASAS per lo svolgimento della supervisione non sono stati aggiornati di conseguenza. Ciò incide negativamente sulla conformità alla legislazione nazionale e quindi anche alle norme di sicurezza internazionali.

(53) Durante la visita è stato confermato che la CASAS presenta una debolezza sistemica in termini di gestione delle risorse, in particolare la mancanza di procedure e di una metodologia per determinare il fabbisogno di personale, l'inefficacia della formazione iniziale per il personale ispettivo e l'assenza di formazione periodica a causa della dotazione di bilancio insufficiente. Di conseguenza i dipartimenti della CASAS oggetto della visita sono risultati carenti in termini di personale e il loro personale ispettivo è stato giudicato non pienamente qualificato.

(54) La visita di valutazione in loco dell'Unione ha inoltre rivelato che la CASAS presenta carenze critiche nel modo in cui è svolta la supervisione della sicurezza, tra cui la chiusura dei rilievi senza un'analisi delle cause profonde e il fatto di lasciarli aperti per un periodo di tempo eccessivo senza adottare misure di esecuzione. Di conseguenza si ripetono gravi non conformità.

(55) Inoltre dalla visita di valutazione in loco dell'Unione emerge chiaramente che la CASAS non dispone della funzione di gestione della qualità necessaria per affrontare le carenze osservate, tra l'altro, nel sistema di controllo dei documenti, nella tenuta dei registri, nella gestione dei rilievi e nel livello di controllo.

(56) All'interno della CASAS non esiste una funzione di gestione della sicurezza che si occupi in modo proattivo dei rischi attuali o emergenti per la sicurezza, né un sistema funzionante di segnalazione obbligatoria degli eventi che consenta a tale autorità di individuare i settori ad alto rischio in cui è necessario aumentare la sua supervisione.

(57) Sono state rilevate preoccupazioni critiche per quanto riguarda i dipartimenti delle operazioni di volo e dell'aeronavigabilità della CASAS. Tali preoccupazioni comprendono l'incapacità di detta autorità di rispettare i suoi piani di supervisione entro il termine richiesto, nonché di soddisfare pienamente la portata degli audit effettuati. Sono emersi elementi di prova attestanti che il livello di controllo sull'esame dei fascicoli tecnici prima del rilascio dei certificati è insufficiente e che gli episodi di mancata conformità alle pertinenti norme di sicurezza internazionali da parte dei vettori aerei non sono individuati.

(58) La mancanza di finanziamenti strutturali e l'assenza di misure di esecuzione da parte della CASAS sono due fattori fondamentali che ostacolano in modo significativo la capacità di quest'ultima di esercitare una supervisione efficace, di effettuare audit completi e di rispondere in modo proattivo ai rischi attuali ed emergenti per la sicurezza, come dimostrato dalle carenze osservate durante le visite ai vettori aerei.

(59) La visita di valutazione in loco dell'Unione presso *Blue Wing Airlines*, *Gum Air* e *Fly All Ways*, svoltasi rispettivamente il 25, il 26 e il 27 febbraio 2025, ha messo in luce carenze critiche identiche o simili in tutti e tre i vettori aerei, con conseguenze dirette sulla sicurezza dei voli e sulla conformità regolamentare. Tali carenze comprendevano, tra l'altro, l'assenza di un sistema di gestione della sicurezza («SMS») e di un sistema di gestione della qualità («QMS») funzionanti. Per quanto riguarda la valutazione delle rispettive operazioni di volo, è stato attestato che tutti i vettori in questione presentavano le stesse gravi non conformità e che, nonostante la CASAS abbia emesso rilievi al riguardo, le operazioni sono proseguite senza alcuna restrizione né da parte di tale autorità né da parte dei vettori aerei stessi.

(60) Inoltre la visita ai tre rispettivi dipartimenti dell'aeronavigabilità ha evidenziato numerosi problemi gravi, quali la mancanza di formazione del personale nell'esercizio delle sue funzioni, la presenza di parti inutilizzabili non adeguatamente segregate e non detenute nella zona di quarantena, nonché di strumenti calibrati con certificati di taratura scaduti e strumenti non identificati. Tali problemi sono stati tutti ripetutamente individuati dalla CASAS nel corso degli anni senza risultati significativi.

(61) Dalla visita a *Fly All Ways* è emerso che non è stato attuato alcun programma di monitoraggio dei dati di volo, come richiesto dalle norme di sicurezza internazionali per la categoria di aeromobili utilizzata da questo vettore aereo.

(62) Il numero e la natura delle carenze individuate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione presso i tre vettori aerei hanno messo in luce debolezze sistemiche riguardanti sia i sistemi di gestione dei vettori sia la capacità della CASAS di garantire una supervisione della sicurezza efficace. Gli elementi di prova raccolti indicano che i vettori aerei non dispongono della capacità di garantire la sicurezza delle operazioni in modo sostenibile e che la CASAS non è in grado di garantire la conformità alla regolamentazione, né di ripristinare la garanzia di sicurezza.

(63) Con lettera dell'11 aprile 2025 la Commissione ha informato la CASAS che il caso del Suriname era stato iscritto all'ordine del giorno della riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE che si sarebbe tenuta dal 13 al 15 maggio 2025, e che sia alla CASAS sia ai vettori aerei certificati in Suriname sarebbe stata data la possibilità di essere ascoltati conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005. *Blue Wing Airlines* e *Surinam Airways* hanno accettato l'invito a comparire dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE.

(64) La CASAS e i due vettori aerei sono stati ascoltati dal comitato per la sicurezza aerea dell'UE il 14 maggio 2025. La presentazione della CASAS a detto comitato ha offerto una panoramica della determinazione da parte di tale autorità dell'origine delle carenze alla base di alcune delle osservazioni individuate, nonché delle misure correttive e dei termini per porvi rimedio. Le misure correttive presentate si sono concentrate in particolare sulle modifiche della legislazione nazionale in materia di aviazione, sull'attuazione delle funzioni di gestione della qualità e della sicurezza, sulla realizzazione della formazione necessaria del personale tecnico, sul miglioramento delle funzioni di supervisione e sui piani di assunzione per coprire posizioni dirigenziali chiave e per il personale ispettivo supplementare.

(65) Nel sottolineare il riconoscimento da parte della CASAS della situazione estremamente preoccupante riscontrata dalla visita di valutazione in loco dell'Unione in Suriname, il comitato per la sicurezza aerea dell'UE ha evidenziato che alcune di queste carenze erano già state individuate negli audit del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO del 2009 e del 2012, senza che nel frattempo fossero stati compiuti progressi per porvi rimedio. Permangono pertanto preoccupazioni sulla fattibilità delle misure proposte e delle date previste presentate dalla CASAS, nonostante la manifestazione della volontà e dell'impegno a migliorare, sostenuta dagli sforzi compiuti dal governo del Suriname per garantire ulteriori fonti di finanziamento a tale autorità.

(66) Tale preoccupazione è stata confermata in diverse occasioni durante l'audizione, in occasione della quale la CASAS non è stata in grado di fornire elementi di prova di misure concrete e credibili per rispondere alle osservazioni, come la mancata adozione di misure di esecuzione da parte della CASAS nei confronti dei suoi vettori aerei laddove questi ultimi omettano ripetutamente di porre rimedio alle non conformità loro imputate conformemente alle procedure nazionali.

(67) Sono necessari miglioramenti significativi delle competenze della CASAS per affrontare le gravi carenze in materia di sicurezza, in particolare per quanto riguarda l'assunzione, la formazione e la qualificazione del personale, le attività di certificazione della gestione della sicurezza e della qualità, nonché la supervisione di tutti i vettori aerei certificati in Suriname. Queste carenze dimostrano che la capacità di supervisione di tale autorità non è in grado di garantire che le operazioni di tutti i vettori aerei da essa certificati siano costantemente effettuate in conformità alle norme di sicurezza internazionali.

(68) *Blue Wing Airlines* era rappresentato dal suo rappresentante commerciale in Europa e da un consulente legale. L'intervento effettuato nel corso dell'audizione si è concentrato su una presentazione del vettore aereo e della sua rete operativa, sulla comprensione da parte di quest'ultimo dello scopo della visita di valutazione in loco dell'Unione e di come questa riguardasse *Blue Wing Airlines*, nonché su una panoramica della valutazione della sicurezza effettuata dal vettore stesso e delle azioni intraprese per risolvere i problemi individuati.

(69) In nessun momento della presentazione i rappresentanti di *Blue Wing Airlines* hanno affrontato le gravi carenze individuate dalla squadra di valutazione dell'UE, tra l'altro nella divisione operazioni di volo e nella divisione manutenzione. Inoltre, quando è stato interpellato dal comitato per la sicurezza aerea dell'UE su questioni specifiche relative alle osservazioni individuate, il vettore aereo non è stato in grado di rispondere nel merito delle domande.

(70) *Surinam Airways*, pur non essendo oggetto di una visita durante la valutazione in loco dell'Unione, ha accettato l'invito a comparire dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE. Il vettore aereo ha fornito una presentazione del suo profilo aziendale, della sua storia e della sua rete operativa. Una parte significativa della presentazione del vettore si è concentrata sugli elementi correlati alle sue attività di conformità in materia di sicurezza, con riferimento alle attività svolte sia in associazione con la CASAS, sia con terzi, compresa l'AESA nel contesto della sua autorizzazione TCO. La presentazione ha inoltre evidenziato le azioni previste per migliorare l'SMS e il QMS del vettore.

(71) Il comitato per la sicurezza aerea dell'UE ha rivolto al vettore domande in merito ai suoi accordi operativi relativi alle sue operazioni dai territori dell'UE e verso gli stessi. Il vettore è stato anche interpellato sul seguito dato al rilievo della CASAS riguardante la mancanza di formazione necessaria del suo personale addetto alla manutenzione.

(72) L'AESA ha integrato le informazioni fornite dal vettore aereo in relazione ai rilievi sollevati durante l'audit TCO in loco effettuato parallelamente alla visita di valutazione in loco dell'Unione. Si trattava di rilievi in settori che avrebbero dovuto essere individuati dalla CASAS nell'ambito delle sue attività di supervisione e che sono simili a quelli di altri vettori aerei oggetto di visita da parte della squadra dell'UE, il che indica l'esistenza di un problema ricorrente per tale autorità nella supervisione dei suoi vettori aerei.

(73) Sulla base di tutti gli elementi di prova disponibili, compresi quelli emersi dalla visita di valutazione in loco dell'Unione presso la CASAS e i tre vettori aerei inclusi nel campione, nonché delle informazioni fornite durante le audizioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE, si deve concludere che la capacità e le competenze della CASAS non sono sufficienti a garantire la conformità alle norme di sicurezza internazionali in termini di supervisione efficace dei vettori aerei di cui è responsabile.

(74) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE, pur rilevando la portata dei problemi che devono essere affrontati, riconoscono gli sforzi compiuti e incoraggiano la CASAS a proseguire nella direzione intrapresa. Rilevano l'importanza del ruolo rivestito dal governo del Suriname a tale riguardo ed esprimono parimenti la loro volontà di sostenere la CASAS e di collaborare ai suoi sforzi.

(75) 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 tutti i vettori aerei certificati in Suriname nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(76) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Suriname alle pertinenti norme di sicurezza internazionali, dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Tanzania

(77) Nel dicembre 2024, con il regolamento di esecuzione (UE) 2024/3137 della Commissione ([12]), il vettore aereo *Air Tanzania Company Limited* è stato incluso nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(78) A seguito delle deliberazioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del novembre 2024, esperti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri hanno effettuato in Tanzania, dal 9 al 13 dicembre 2024, una visita di valutazione in loco dell'Unione presso l'autorità per l'aviazione civile della Tanzania («TCAA»). La visita di valutazione in loco dell'Unione ha incluso una valutazione a campione di due vettori aerei certificati in Tanzania, ossia *Precision Air Services PLC* («*Precision Air*») e *Coastal Travels Limited* («*Coastal Air*»).

(79) Le attività della visita di valutazione in loco dell'Unione si sono concentrate sulla TCAA in considerazione del suo ruolo e della sua responsabilità nelle attività di supervisione della sicurezza dei vettori aerei certificati in Tanzania.

(80) Nel corso della visita è emerso che la TCAA presenta inefficienze strutturali e vincoli critici in termini di capacità, compresa la mancanza di un approccio strategico alla pianificazione delle risorse umane, che si è tradotta in una carenza di personale tecnico qualificato ed esperto in settori chiave della supervisione, in particolare quelli del rilascio delle licenze del personale, delle operazioni di volo e dell'aeronavigabilità.

(81) Nel settore del rilascio delle licenze del personale è stata individuata la necessità di potenziare il personale, in particolare attraverso l'assunzione di personale con esperienza pregressa pertinente. Inoltre dovrebbe essere istituito e attuato un programma strutturato e periodico di formazione per gli ispettori, che integri moduli avanzati relativi alla gestione della qualità, agli audit di conformità e alle analisi delle cause profonde. È inoltre essenziale sviluppare e applicare procedure, liste di controllo e moduli completi e standardizzati per il rilascio delle licenze e delle abilitazioni.

([12]) Regolamento di esecuzione (UE) 2024/3137 della Commissione, del 13 dicembre 2024, 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, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) Nel settore delle operazioni di volo la TCAA non ha dimostrato l'esistenza di un sistema efficace e solido per adempiere alle proprie responsabilità regolamentari nel rispetto delle norme di sicurezza internazionali. Ciò è stato confermato dal fatto che i processi di certificazione per i vettori aerei sono risultati privi di sufficiente rigore e che le attività di supervisione sono state pianificate ed eseguite in modo inadeguato, il che ha comportato notevoli lacune nella supervisione. Inoltre la TCAA non disponeva di un numero adeguato di ispettori pienamente qualificati e le competenze del personale esistente necessitavano di ulteriore sviluppo.

(83) Nel settore dell'aeronavigabilità le procedure applicate dalla TCAA non soddisfano le norme di sicurezza internazionali, il che comporta risultati in materia di supervisione inadeguati e solleva preoccupazioni in merito all'applicazione coerente dei requisiti di sicurezza. I certificati di aeronavigabilità sono stati rilasciati senza una sufficiente garanzia che l'aeromobile in questione soddisfi tutti i criteri di progettazione e di aeronavigabilità applicabili.

(84) La squadra di valutazione dell'Unione ha effettuato una visita in loco presso *Precision Air* l'11 dicembre 2024.

(85) La valutazione di *Precision Air* ha individuato diverse carenze nell'attuazione del suo SMS e del suo QMS. In particolare gli obiettivi di sicurezza non sono stati adeguatamente integrati nel manuale di gestione della sicurezza («SMM») e il monitoraggio degli indicatori della prestazione di sicurezza e degli obiettivi prestazionali in materia di sicurezza è stato insufficiente. Il monitoraggio dei dati di volo ha inoltre rivelato deviazioni ricorrenti dalle procedure operative standard, indicando problemi sistemici di conformità.

(86) Se da un lato la struttura e il funzionamento generali dell'organizzazione della manutenzione e dell'aeronavigabilità sono risultati soddisfacenti, dall'altro sono state osservate lacune significative nel programma di addestramento dell'equipaggio di condotta, tra cui l'assenza di un'istruzione teorica completa e di moduli essenziali come l'addestramento alla prevenzione della perdita di controllo e al recupero dell'assetto.

(87) La squadra di valutazione dell'Unione ha effettuato una visita in loco presso *Coastal Air* il 12 dicembre 2024.

(88) La valutazione dell'SMS e del QMS di *Coastal Air* ha individuato settori sostanziali in cui è necessario apportare miglioramenti al fine di garantire la conformità alla legislazione nazionale della Tanzania e alle norme di sicurezza internazionali.

(89) Nel corso della visita *Coastal Air* non è stato in grado di dimostrare la conformità alle proprie procedure e ai propri manuali e sono state osservate carenze nella documentazione, nell'approvazione e nel monitoraggio interno della conformità del vettore in diversi settori, ad esempio a livello di privilegi organizzativi, registrazioni, manuali, registri e norme in materia di formazione.

(90) La valutazione dei sistemi di gestione della manutenzione e del mantenimento dell'aeronavigabilità di *Coastal Air* ha evidenziato diverse carenze critiche con implicazioni dirette sulla sicurezza dei voli e sulla conformità regolamentare. Inoltre gli errori nell'inserimento dei dati nel sistema di monitoraggio dell'aeronavigabilità hanno comportato intervalli di programmazione della manutenzione non corretti, compromettendo l'affidabilità e l'integrità del monitoraggio della manutenzione.

(91) Il numero e la natura delle carenze individuate durante la visita hanno messo in luce debolezze sistemiche sia nella funzione di monitoraggio interno della conformità di *Coastal Air* sia nelle attività di supervisione della TCAA. In particolare molte delle carenze individuate avrebbero dovuto essere rilevate durante il processo di certificazione attraverso regolari attività di supervisione o meccanismi di garanzia della sicurezza del vettore aereo stesso.

(92) Dalla visita di valutazione in loco dell'Unione è emerso che, sebbene la Tanzania abbia istituito un quadro giuridico che disciplina l'aviazione civile, il sistema regolamentare si trova ad affrontare sfide significative legate alla precisione giuridica, all'attuazione effettiva e all'adeguamento tempestivo alle norme di sicurezza internazionali in evoluzione, con conseguenti disallineamenti giuridici e operativi che compromettono la capacità della Tanzania di adempiere pienamente agli obblighi previsti dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale (Convenzione di Chicago). Le osservazioni derivanti dalla visita di valutazione in loco dell'Unione sono state inserite in una relazione presentata alla TCAA e approvata dalla stessa.

(93) Il 30 aprile 2025, nell'ambito del monitoraggio continuo della Commissione sulla situazione generale della sicurezza in Tanzania, si è tenuta una riunione tecnica cui hanno partecipato la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e la TCAA. La riunione aveva una duplice finalità: riesaminare il CAP elaborato in risposta alla visita di valutazione in loco dell'Unione e informare la TCAA sui preparativi per l'imminente audizione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE prevista per il 13 maggio 2025.

(94) Precedentemente e successivamente alla riunione tecnica sono state fornite varie versioni del CAP. La versione fornita per la discussione durante la riunione tecnica ha dimostrato gli sforzi compiuti dalla TCAA per rispondere alle osservazioni formulate nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione. Le successive discussioni hanno tuttavia individuato una serie di carenze significative nelle azioni intraprese dalla TCAA, in particolare la mancata esecuzione di analisi approfondite delle cause profonde per individuare e affrontare i problemi sistemici sottostanti, l'assenza di una documentazione adeguata a sostegno delle azioni correttive comunicate e la continua non conformità ai requisiti di sicurezza aerea applicabili.

(95) Di particolare rilievo è stato il contributo della TCAA relativo al calcolo del fabbisogno di manodopera nel settore delle operazioni di volo, che è stato ritenuto irrealistico in termini di ore stimate assegnate ad attività chiave, quali la preparazione delle ispezioni di base dei COA o il seguito dato ai rilievi delle ispezioni. Una versione riveduta del CAP fornita successivamente ha mostrato un evidente miglioramento in termini di determinazione più realistica del numero di ispettori necessari, ma ha evidenziato ancora una carenza in termini di analisi delle relative esigenze di formazione e del tempo necessario per il completamento della formazione prima che il personale diventi operativo.

(96) La riunione tecnica ha confermato che, sebbene la TCAA abbia compiuto alcuni progressi per rispondere alle osservazioni individuate, anche attraverso attività di assistenza tecnica immediate avviate prontamente a seguito della visita di valutazione in loco dell'Unione, permangono gravi carenze. Alcune delle azioni incluse nel CAP presentato dalla TCAA sono risultate di natura reattiva e prive di significative misure preventive. Laddove incluse, tali misure erano generalmente superficiali e non erano in grado di fornire una garanzia credibile in termini di sostenibilità.

(97) Con lettera del 14 aprile 2025 la Commissione ha informato la TCAA che il caso della Tanzania era stato iscritto all'ordine del giorno della riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE che si sarebbe tenuta dal 13 al 15 maggio 2025, e che sia alla TCAA sia ai vettori aerei certificati in Tanzania sarebbe stata data la possibilità di essere ascoltati dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

(98) In previsione dell'audizione la TCAA ha confermato che nessun vettore aereo certificato in Tanzania avrebbe partecipato. Il comitato per la sicurezza aerea dell'UE ha sentito la TCAA il 13 maggio 2025. La presentazione della TCAA al comitato per la sicurezza aerea dell'UE ha offerto una panoramica ad alto livello dei progressi compiuti nell'elaborazione e nell'attuazione di un CAP a seguito della visita di valutazione in loco dell'Unione. La presentazione è stata ben strutturata e ha riguardato le principali categorie di osservazioni e raccomandazioni, fornendo una panoramica della TCAA riguardante le osservazioni e le raccomandazioni che sono state chiuse, sono in corso o rimangono aperte.

(99) Il tasso di chiusura dei rilievi comunicato, così come presentato dalla TCAA, è stato giudicato altamente irrealistico, come dimostra il fatto che in diversi casi le osservazioni sono state considerate chiuse senza verificare adeguatamente se fossero state affrontate in tutti i loro elementi. Ne è un esempio la mancanza di personale qualificato, che la TCAA ha presentato come una questione risolta unicamente sulla base dei piani e delle tempistiche di assunzione senza tenere conto del tempo necessario per la formazione e la qualificazione pertinenti affinché il personale diventi operativo.

(100) La TCAA ha indicato di essere stata in grado di chiudere una serie di altre osservazioni. Tuttavia, in seguito alle domande del comitato per la sicurezza aerea dell'UE, è stato ripetutamente dimostrato che non era così. Quando la TCAA è stata interpellata in merito alla lista di controllo e alla procedura del certificato di aeronavigabilità che erano state oggetto di revisione per garantire la conformità al documento ICAO 9760, la sua risposta è stata inconcludente e non è stata in grado di fornire elementi di prova chiari del completamento del compito. Inoltre, alla domanda sul processo di supervisione basato sui rischi recentemente adottato, in particolare in riferimento al contenuto e all'applicazione dei profili di rischio dei vettori aerei, la risposta della TCAA mancava di chiarezza e non è riuscita a dimostrare una solida comprensione o un'attuazione effettiva dei principi di supervisione basati sui rischi.

(101) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE riconoscono gli sforzi compiuti in termini di mobilitazione sia delle risorse umane sia di quelle finanziarie e incoraggiano la TCAA a proseguire nella direzione intrapresa. Sottolineano l'importanza del ruolo rivestito dal governo della Tanzania a tale riguardo ed esprimono la loro volontà chiara di continuare a sostenere la TCAA e a collaborare ai suoi sforzi volti a rafforzare le sue competenze in materia di supervisione della sicurezza. Nell'ambito di questa attività di monitoraggio continuo sono previsti contatti regolari e relazioni sui progressi compiuti, nonché l'organizzazione di future riunioni tecniche per esaminare tali progressi.

(102) Sulla base di tutti gli elementi di prova disponibili, compresa la valutazione in loco dell'Unione, si conclude che la TCAA non dispone della capacità e delle competenze necessarie per supervisionare efficacemente le attività del settore dell'aviazione in Tanzania in linea con le norme di sicurezza internazionali. Le carenze nella gestione del personale, nella formazione del personale, nella gestione della qualità, nei processi di certificazione e nella supervisione dei vettori aerei indicano che la TCAA non è in grado di garantire la conformità continua a tali norme.

(103) 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 tutti i vettori aerei certificati in Tanzania nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(104) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Tanzania alle pertinenti norme di sicurezza internazionali dando la priorità alle ispezioni di rampa di tali vettori aerei a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

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

(106) 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 si applichino immediatamente dopo l'adozione.

(107) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea dell'UE,

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 3 giugno 2025

Per la Commissione
a nome della presidente
Apostolos TZITZIKOSTAS
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
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
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	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
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 supervisione regolamentare della Repubblica democratica del Congo (RDC), 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)
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)

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
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
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

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 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
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

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
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
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

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
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Russia
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Russia
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Russia
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Russia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Russia
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Russia
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Russia
LTD. I FLY	533	RSY	Russia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Russia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Russia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Russia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Russia
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Russia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Sao Tomé e Principe**
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

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
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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Suriname responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Sconosciuto	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Sconosciuto	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Sconosciuto	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Sconosciuto	Suriname
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Tanzania responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Tanzania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Sconosciuto	Tanzania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Sconosciuto	Tanzania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Sconosciuto	Tanzania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Sconosciuto	Tanzania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Sconosciuto	Tanzania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Sconosciuto	Tanzania
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania

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
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Sconosciuto	Tanzania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Sconosciuto	Tanzania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Sconosciuto	Tanzania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Sconosciuto	Tanzania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Sconosciuto	Tanzania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Sconosciuto	Tanzania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Sconosciuto	Tanzania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Sconosciuto	Tanzania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Sconosciuto	Tanzania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Sconosciuto	Tanzania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Sconosciuto	Tanzania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Sconosciuto	Tanzania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Sconosciuto	Tanzania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Sconosciuto	Tanzania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Sconosciuto	Tanzania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Sconosciuto	Tanzania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Sconosciuto	Tanzania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Sconosciuto	Tanzania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Sconosciuto	Tanzania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Sconosciuto	Tanzania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Sconosciuto	Tanzania»

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	Repubblica popolare democratica di Corea	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU-204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Repubblica popolare democratica di Corea»

[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.