REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2022/594 DELLA COMMISSIONE

del 8 aprile 2022

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) I vettori aerei certificati dall'Agenzia federale russa del trasporto aereo («FATA») non sono inclusi nell'allegato A o B del regolamento (CE) n. 474/2006, ad eccezione del vettore aereo *SKOL Airline LLC*, che è stato aggiunto all'allegato A dal regolamento di esecuzione (UE) 2021/2070 della Commissione ([3]).

(3) Alcuni Stati membri dell'Unione europea («UE») e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») hanno comunicato alla Commissione, a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, informazioni che possono essere utili nel contesto dell'aggiornamento di tale elenco. Anche paesi terzi e organizzazioni internazionali hanno trasmesso informazioni utili. Le informazioni fornite sono state debitamente prese in considerazione dalla Commissione nel decidere se fosse opportuno aggiornare l'elenco.

(4) In virtù dell'accordo concluso nel 1999 tra le Bermuda e la Russia sull'attuazione dell'articolo 83 bis della convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 («convenzione di Chicago») per quanto riguarda gli aeromobili del registro delle Bermuda operati da vettori aerei certificati dalla FATA, relativo al trasferimento di una serie di funzioni e doveri di supervisione regolamentare di cui agli annessi 1, 2 e 6 della convenzione di Chicago, il 14 marzo 2022 l'autorità per l'aviazione civile delle Bermuda («BCAA») ha informato la FATA mediante l'avviso generale GEN-01-2022 che i certificati di aeronavigabilità di tutti gli aeromobili a noleggio immatricolati nelle Bermuda e operati da vettori aerei certificati dalla FATA sarebbero stati sospesi con effetto a decorrere dal 12 marzo 2022 alle 23.59 UTC, sulla base della constatazione che il mantenimento dell'aeronavigabilità di tali aeromobili non può più essere garantito.

(5) In virtù dell'accordo concluso nel 2002 tra l'Irlanda e la Russia sull'attuazione dell'articolo 83 bis della convenzione di Chicago per quanto riguarda gli aeromobili del registro irlandese operati da vettori aerei certificati dalla FATA, relativo al trasferimento di una serie di funzioni e doveri di supervisione regolamentare di cui agli annessi 1, 2 e 6 della convenzione di Chicago, il 15 marzo 2022 l'autorità irlandese per l'aviazione («IAA») ha emesso l'avviso aeronautico A.114 con il quale ha reso nota la cessazione della validità di tutti i certificati di aeronavigabilità degli aeromobili operati da vettori aerei certificati dalla FATA, con effetto a decorrere dalla data di tale avviso, sulla base della constatazione che l'aeronavigabilità di tali aeromobili non può più essere garantita.

([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 di esecuzione (UE) 2021/2070 della Commissione, del 25 novembre 2021, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione (GU L 421 del 26.11.2021, pag. 31).

(6) Nonostante tali decisioni della BCAA e dell'IAA, che agiscono in qualità di autorità competenti degli Stati di immatricolazione, alcuni degli aeromobili in questione continuano ad essere operati da vettori aerei certificati dalla FATA, sia all'interno della Russia che verso determinati altri paesi terzi. Con il bollettino elettronico 2022/12 dell'11 marzo 2022 l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale («ICAO») ha ricordato che tale pratica costituisce una violazione diretta degli articoli 29 e 31 della convenzione di Chicago. In base a tale bollettino elettronico la FATA, nella sua qualità di autorità incaricata di garantire la conformità dei vettori aerei certificati dalla Russia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza, non avrebbe dovuto consentire che tali operazioni avessero luogo. I vettori aerei certificati dalla FATA che operano tali voli con gli aeromobili di cui ai considerando 4 e 5 lo hanno fatto consapevolmente in violazione delle pertinenti norme internazionali di sicurezza, in particolare l'annesso 6, parte I, capitolo 5, norma 5.2.3 dell'ICAO in base alla quale un velivolo è impiegato in conformità a quanto prescritto nel suo certificato di aeronavigabilità e nell'ambito dei limiti operativi approvati contenuti nel manuale di volo, fermo restando che tale certificato di aeronavigabilità è rilasciato dallo Stato di immatricolazione.

(7) A ciò va aggiunto che un alto numero di tali aeromobili è stato iscritto nel registro aeronautico russo senza il consenso dei proprietari e senza la conseguente collaborazione della BCAA o dell'IAA in materia di sicurezza. Come indicato anche nel bollettino elettronico dell'ICAO di cui al considerando 6, tale pratica costituisce una violazione degli articoli 17 e 18 della convenzione di Chicago.

(8) Il 18 marzo 2022 l'ICAO ha pubblicato la lettera agli Stati AN 3/1.1-22/41 in cui ricorda a tutti gli Stati contraenti della convenzione di Chicago le responsabilità e gli obblighi di supervisione derivanti da tale convenzione e dai relativi annessi per quanto attiene all'adeguata esecuzione della supervisione della sicurezza.

(9) Il 18 marzo 2022 la Russia ha annunciato alle Bermuda che avrebbe sospeso l'accordo sull'articolo 83 bis di cui al considerando 4 con effetto immediato. Di conseguenza, in conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza dell'aviazione civile, ogni responsabilità in materia di supervisione regolamentare precedentemente trasferita alla Russia in virtù di tale accordo torna a spettare alle Bermuda in quanto Stato di immatricolazione.

(10) In violazione delle norme internazionali di sicurezza applicabili nel settore dell'aviazione civile, la FATA ha conservato le responsabilità in materia di supervisione regolamentare trasferite, di cui ai considerando 4 e 5, e ha assunto senza alcun coordinamento con le Bermuda e l'Irlanda, in quanto Stati di immatricolazione, le funzioni e i doveri di regolamentazione di cui all'annesso 8 della convenzione di Chicago. Non vi sono prove verificabili per concludere che la FATA abbia sviluppato la necessaria capacità di supervisione della sicurezza per adempiere adeguatamente a una responsabilità così estesa in materia di supervisione con un così breve preavviso e su un numero così elevato di aeromobili.

(11) Il 21 marzo 2022, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006 ([4]), la Commissione ha informato la FATA delle sue gravi preoccupazioni in merito alla situazione in materia di supervisione della sicurezza aerea in Russia e le ha comunicato i fatti salienti e le considerazioni sui quali avrebbe potuto poggiare una decisione volta a imporre un divieto operativo ai vettori aerei certificati dalla FATA all'interno dell'Unione.

(12) La Commissione ha offerto alla FATA la possibilità di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltata dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea dell'UE il 5 aprile 2022. La FATA è stata invitata a indicare entro il 1º aprile 2022 se intendesse avvalersi del suo diritto di difesa e desiderasse comparire dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE.

(13) Il 21 marzo 2022 la Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito alle consultazioni congiunte in corso con la FATA nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione.

(14) Il 31 marzo 2022, in una lettera indirizzata alla Commissione, la FATA ha comunicato che respingeva le asserzioni relative alle prestazioni di sicurezza dei vettori aerei certificati dalla FATA, ritenendo di assolvere pienamente le responsabilità imposte agli Stati contraenti dell'ICAO. La FATA non ha tuttavia fornito prove o informazioni a sostegno delle sue dichiarazioni e non ha dimostrato in che modo assolva le responsabilità per le funzioni e i doveri regolamentari di cui all'annesso 8 della convenzione di Chicago, in particolare per quanto riguarda i vettori aerei che operano gli aeromobili di cui ai considerando 4 e 5.

([4]) 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).

(15) Il 1º aprile 2022 la Commissione ha osservato che la FATA non aveva indicato, come richiesto nella lettera della Commissione trasmessa alla FATA il 21 marzo 2022, se intendesse esercitare i suoi diritti di difesa, come previsto dal regolamento (CE) n. 2111/2005.

(16) Il 5 aprile 2022 il comitato per la sicurezza aerea dell'UE si è riunito per discutere la situazione in materia di prestazioni di sicurezza dei vettori aerei certificati dalla FATA e la capacità della FATA di conformarsi alle norme internazionali di sicurezza dell'aviazione. Il comitato per la sicurezza aerea dell'UE ha preso atto delle violazioni della convenzione di Chicago di cui ai considerando 6 e 7 e della violazione delle norme internazionali di sicurezza applicabili nel settore dell'aviazione civile di cui al considerando 10. Ha inoltre preso atto della mancanza di volontà di cooperare con la Commissione e con gli Stati membri dell'UE sulla questione della capacità della FATA e dei vettori aerei che ha certificato di garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità e la sicurezza operativa della flotta dei vettori aerei, compresi gli aeromobili di cui ai considerando 4 e 5.

(17) È stato ulteriormente esaminato anche l'impatto conseguente alle misure restrittive derivanti dal regolamento (UE) 2022/328 del Consiglio ([5]) che modifica il regolamento (UE) n. 833/2014, e in particolare l'impatto operativo a breve termine di un accesso limitato agli aggiornamenti delle banche dati di navigazione e delle banche dati dei sistemi di allarme di prossimità al suolo, con un grave pregiudizio per le capacità di navigazione sicura degli aeromobili operati da vettori aerei certificati dalla FATA.

(18) È stato preso atto del fatto che, a seguito delle misure restrittive applicabili, il supporto ingegneristico e tecnico ai vettori aerei certificati dalla FATA è oramai limitato. La mancanza di tale supporto ingegneristico e tecnico, unitamente all'aumento dell'attività di supervisione dovuto all'aggiunta di un numero significativo di nuovi aeromobili nel registro russo, farà aumentare il carico di lavoro della FATA e il bisogno di competenze, cui difficilmente si potrà far fronte nell'immediato, considerando da un lato le condizioni di cui all'accordo sull'articolo 83 in base alle quali tali attività sono state gestite in Russia fino ad ora e, dall'altro, le conseguenze delle misure restrittive applicabili.

(19) Alla luce delle violazioni richiamate sopra e della mancanza di volontà di cooperare con la Commissione e con gli Stati membri dell'UE affrontando le questioni e le preoccupazioni specifiche sollevate dalla Commissione nella sua lettera del 21 marzo 2022, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE hanno concluso, in linea con i criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, compreso in particolare il terzo criterio, che non vi sono prove che la FATA sia in grado di assolvere le sue responsabilità ai sensi della convenzione di Chicago e delle norme contenute nei relativi annessi per quanto riguarda i vettori aerei certificati dalla FATA che operano gli aeromobili di cui ai considerando 4 e 5.

(20) Inoltre, conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, in particolare il primo criterio, i vettori aerei certificati dalla FATA che hanno operato uno o più degli aeromobili di cui ai considerando 4 e 5 hanno, nel farlo, dimostrato gravi carenze in materia di sicurezza in quanto hanno consentito che fossero effettuate operazioni di volo in violazione delle pertinenti norme internazionali di sicurezza applicabili al trasporto aereo commerciale.

(21) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 debba essere modificato al fine di includervi tutti i vettori aerei certificati in Russia che operano gli aeromobili di cui ai considerando 4 e 5.

(22) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati dalla FATA 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 della Commissione ([6]).

([5]) Regolamento (UE) 2022/328 del Consiglio, del 25 febbraio 2022, che modifica il regolamento (UE) n. 833/2014 concernente misure restrittive in considerazione di azioni della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina (GU L 49 del 25.2.2022, pag. 1).

([6]) 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).

(23) La situazione relativa a quanto la FATA sia in grado e capace di assolvere il suo ruolo e le sue responsabilità in termini di supervisione del suo settore dell'aviazione, come pure di tutti i vettori aerei certificati in Russia, compresi in particolare i vettori aerei che operano gli aeromobili di cui ai considerando 4 e 5, sarà monitorata attentamente e ulteriormente analizzata dalla Commissione, assistita dall'Agenzia, ai fini di un riesame nelle prossime riunioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE.

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

(25) Gli articoli 5 e 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconoscono la necessità che le decisioni vengano prese rapidamente e, ove opportuno, con urgenza, date le implicazioni per la sicurezza. È pertanto essenziale, per la protezione delle informazioni sensibili e dei viaggiatori, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione siano pubblicate ed entrino in vigore immediatamente dopo l'adozione.

(26) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea dell'UE istituito dall'articolo 15 del regolamento (CE) n. 2111/2005,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

1) l'allegato A è sostituito dal testo che figura nell'allegato I del presente regolamento;

2) l'allegato B è sostituito dal testo che figura nell'allegato II del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 8 aprile 2022

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

ALLEGATO I

«ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NELL'UNIONE, CON ECCEZIONI [1]

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

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

ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	N/D	Armenia
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 della Repubblica democratica del Congo (CD) responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Repubblica democratica del Congo (CD)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (CD)
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	COA n. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	COA n. 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kirghizistan responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Kirghizistan**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirghizistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Sconosciuto	Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirghizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirghizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Kirghizistan
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
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
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
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Russia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Russia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SMD	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**
AFRICA'S 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 immatri-colazione
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Tutti gli aeromobili del tipo Fokker F100 e del tipo Boeing B747.	Aeromobili del tipo Fokker F100, come indicato nel COA; aeromobili del tipo Boeing B747, come indicato nel COA.	Iran
AIR KORYO	GAC-COA/ KOR-01	KOR	Corea del Nord	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU-204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Corea del Nord»

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