2024/3137

16.12.2024

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

(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 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, Pakistan, Suriname e Tanzania. Essa ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE riguardo alla situazione della sicurezza aerea nella Repubblica del Congo, in Egitto, in Kenya, in Libia, in Mali, in Nepal 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]), i vettori aerei certificati in Armenia sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(13) Nel primo trimestre del 2024 l'ICAO ha effettuato una visita nell'ambito del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza («USOAP») presso il comitato per l'aviazione civile dell'Armenia («CAC»), individuando una grave carenza in materia di sicurezza nel settore della certificazione dei vettori aerei. L'audit ha evidenziato che il processo di certificazione dei vettori aerei armeni si basava su requisiti obsoleti ed era privo di un approccio strutturato e sistematico per il rilascio dei certificati di operatore aereo («COA»).

([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).

(14) L'audit ha rivelato inoltre notevoli sfide per quanto riguarda la capacità dell'Armenia di garantire una supervisione efficace della sicurezza aerea, con una considerevole riduzione del suo tasso di attuazione effettiva e debolezze critiche in settori quali la risoluzione di problemi di sicurezza e gli obblighi di sorveglianza.

(15) Per quanto riguarda le gravi carenze in materia di sicurezza nel settore della certificazione dei vettori aerei, nell'aprile 2024 è stata avviata un'apposita iniziativa di sostegno allo scopo di risolvere rapidamente la situazione. Ad agosto 2024 la situazione era stata risolta, ma sono necessari ulteriori sforzi per affrontare altre questioni relative alla supervisione della sicurezza individuate durante l'audit USOAP, per le quali il CAC ha elaborato un piano di azioni correttive.

(16) Il 13 novembre 2024, nell'ambito delle attività di monitoraggio continuo della Commissione, si è tenuta una riunione tecnica cui hanno partecipato la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e il CAC. Nel corso della riunione sono stati esaminati gli sviluppi e i progressi compiuti recentemente nel rafforzamento del sistema di supervisione della sicurezza del CAC, compresi aggiornamenti sui miglioramenti in campo regolamentare e operativo.

(17) Si è potuto constatare che l'Armenia ha compiuto progressi nell'aggiornamento della sua regolamentazione in materia di sicurezza aerea e delle sue capacità di supervisione in risposta alle osservazioni derivanti dalla visita di valutazione in loco dell'Unione condotta nel 2020. Tali progressi comprendono l'assunzione e la formazione di personale, la revisione della regolamentazione e delle relative procedure di attuazione, lo svolgimento di attività di supervisione e l'adozione di misure di esecuzione, quali il fermo macchina degli aeromobili non sicuri e il rafforzamento della conformità dei vettori aerei.

(18) Nonostante questi sforzi, la riunione tecnica del 13 novembre 2024 ha portato alla conclusione che non vi sono ancora prove sufficienti per giustificare un allentamento delle restrizioni operative per i vettori aerei certificati in Armenia imposte dal regolamento di esecuzione (UE) 2020/736. È necessario valutare ulteriormente gli elementi di prova a sostegno delle misure adottate dal CAC per definire le prossime misure appropriate da adottare, compresa l'eventualità di una nuova visita di valutazione in loco dell'Unione in Armenia nel 2025.

(19) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che per il momento non vi siano motivi che 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.

(20) 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

(21) Nel dicembre 2015 e nel novembre 2023, rispettivamente con il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2322 della Commissione ([7]) e con il regolamento di esecuzione (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.

(22) Il 22 ottobre 2024, 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.

([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).

(23) Nel corso della riunione l'ICAA ha osservato di aver ingaggiato, nel luglio 2024, un gruppo di consulenza per un supporto nello sviluppo regolamentare e per rafforzare le proprie capacità di supervisione. Sono stati registrati progressi nell'attuazione delle raccomandazioni dei progetti di assistenza tecnica condotti dall'Agenzia nel 2017 e nel 2023, in particolare per quanto riguarda l'allineamento delle procedure relative alle operazioni di volo e al rilascio delle licenze del personale ai regolamenti (UE) n. 965/2012 e (UE) n. 1178/2011 ([9]) della Commissione.

(24) L'ICAA ha informato la Commissione in merito alle modifiche apportate alla legge irachena sull'aviazione civile, attualmente in fase finale di approvazione. L'ICAA ha anche compiuto progressi nell'affrontare le lacune nel settore delle risorse grazie all'assunzione di quattro ispettori per le operazioni di volo e di un ispettore per la sicurezza in cabina, mentre sono in corso sforzi per assumere altri due ispettori per l'aeronavigabilità. Ha inoltre avviato lo sviluppo del programma di sicurezza nazionale iracheno («SSP») e sta aggiornando le procedure normative e la formazione degli ispettori in settori quali le merci pericolose e la gestione del rischio di affaticamento. L'attuazione di questi aggiornamenti rimane tuttavia incompleta.

(25) Benché detti sforzi siano degni di nota, l'ICAA continua ad affrontare sfide, tra cui carenze critiche di personale qualificato per l'ispezione degli elicotteri e dell'aeronavigabilità. A tal fine l'ICAA ha avviato un programma di formazione quinquennale per 14 allievi ingegneri aeronautici di recente assunzione, affinché ottengano la qualifica di ispettori per l'aeronavigabilità e sia ridotta la dipendenza da esperti internazionali.

(26) La Commissione ha chiesto all'ICAA di confermare una data per la visita di valutazione in loco dell'Unione che era stata rinviata, inizialmente prevista per il primo trimestre del 2024 ma riprogrammata su richiesta dell'ICAA al quarto trimestre del 2024. In risposta, l'ICAA ha proposto di riprogrammare ulteriormente la visita al secondo o terzo trimestre del 2025, con una preferenza per settembre 2025, in funzione dei progressi compiuti nel frattempo.

(27) 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.

(28) 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.

(29) 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

(30) Nell'ottobre 2006, con il regolamento (CE) n. 1543/2006 della Commissione ([10]), i vettori aerei certificati nel Kirghizistan sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(31) Il 16 luglio 2024 la Commissione, nell'ambito delle sue attività di monitoraggio continuo, ha tenuto una riunione tecnica con i rappresentanti dell'agenzia per l'aviazione civile nazionale sotto l'egida del Consiglio dei ministri della Repubblica del Kirghizistan («SCAA»).

(32) Nel corso di tale riunione la SCAA ha fornito un aggiornamento sugli sforzi da essa compiuti per affrontare le carenze in materia di sicurezza che avevano portato all'inclusione dei vettori aerei certificati nel Kirghizistan nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006, nonché su altre misure adottate per migliorare la capacità e le competenze della SCAA in materia di supervisione della sicurezza.

([9]) Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1, ELI: http:// http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) 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).

(33) In tale occasione la Commissione ha presentato alla SCAA i risultati della valutazione effettuata sulla base delle informazioni e della documentazione trasmesse dall'autorità all'inizio del 2024. La valutazione ha riguardato settori quali i programmi di formazione, i processi di supervisione, il sistema di segnalazione degli eventi, le procedure di rilascio delle licenze e l'efficacia operativa complessiva.

(34) La valutazione della Commissione ha fatto emergere diverse carenze nei programmi di formazione della SCAA per il suo personale. Il programma di formazione per gli ispettori, pur contenendo gli elementi necessari in relazione alle loro funzioni, mancava di un'attuazione e di una programmazione chiare, in particolare per quanto riguarda l'inclusione dei necessari corsi di formazione sul posto di lavoro per i nuovi arrivati.

(35) La Commissione ha osservato che il numero di ispettori sembrava insufficiente a garantire una supervisione efficace del settore dell'aviazione del Kirghizistan. La carenza di personale di supporto amministrativo provoca un'ulteriore pressione sugli ispettori, che devono svolgere compiti amministrativi supplementari, e limita di conseguenza la loro capacità di concentrarsi sulla certificazione e sulla sorveglianza. In termini di finanziamenti e risorse, la SCAA ha accennato a previsti aumenti degli stipendi e delle risorse, senza tuttavia fornire dettagli specifici sulle disposizioni di bilancio.

(36) La valutazione ha inoltre evidenziato carenze nel sistema di segnalazione degli eventi della SCAA, in particolare per quanto riguarda la mancanza di una banca dati completa degli inconvenienti e degli incidenti. Tale sistema è inoltre risultato poco chiaro e inefficace, oltre che privo di un approccio sistematico alla raccolta e all'analisi dei dati sugli inconvenienti e sugli incidenti.

(37) La Commissione ha individuato svariate lacune nelle attività di supervisione della SCAA. La supervisione di più vettori aerei e organizzazioni di manutenzione era incompleta o non era stata effettuata affatto. I documenti relativi alla supervisione forniti erano vaghi e privi dei dettagli procedurali necessari per una valutazione efficace. Non erano inoltre stati istituiti né un sistema di conformità né un'unità di audit interno, benché si sostenesse che erano in corso i preparativi per la certificazione ISO 9001. Ciò ha sollevato ulteriori preoccupazioni circa la capacità della SCAA di garantire il rispetto coerente delle norme di sicurezza internazionali.

(38) Su richiesta della SCAA il 24 ottobre 2024 si è tenuta a Bruxelles una seconda riunione durante la quale la SCAA ha preso atto delle sfide cui si confronta. In risposta a tali sfide ha presentato un piano strategico di trasformazione volto ad allineare le norme dell'aviazione kirghise alle norme di sicurezza internazionali. Con la dirigenza attuale la SCAA ha dato il via a diversi miglioramenti organizzativi, quali la ristrutturazione del suo quadro interno, l'introduzione di un nuovo modello finanziario e il completamento di un'analisi delle lacune coerente con le norme di sicurezza internazionali. Tali sforzi rispecchiano l'impegno della SCAA ad affrontare le carenze nella supervisione della sicurezza e a rafforzare la cooperazione con la Commissione.

(39) Cosciente dell'importanza dei progressi costanti e misurabili mostrati dalla SCAA nel migliorare le capacità di supervisione della sicurezza, la Commissione sottolinea la necessità che essa continui a fornire prove chiare di miglioramenti sostanziali prima di prendere in considerazione una futura visita di valutazione in loco dell'Unione in Kirghizistan. Per sostenere tali sforzi, la Commissione attuerà attraverso l'Agenzia un progetto di assistenza tecnica dedicato nel 2025. L'iniziativa si concentrerà sulla valutazione della tabella di marcia della SCAA, sulla fornitura di formazione mirata e sul miglioramento delle procedure interne di supervisione, con l'obiettivo ultimo di conseguire il rispetto delle norme di sicurezza internazionali e di facilitare la cancellazione del Kirghizistan dall'elenco per la sicurezza aerea dell'UE.

(40) 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.

(41) 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.

(42) 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 del Pakistan

(43) Nel marzo 2007, con il regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione ([11]), *Pakistan International Airlines* («PIA») è stato incluso nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 e successivamente cancellato da tale allegato nel novembre 2007 con il regolamento (CE) n. 1400/2007 della Commissione ([12]).

(44) A seguito delle deliberazioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del maggio 2024, esperti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri hanno tenuto una riunione tecnica il 18 e 19 settembre 2024. Nel corso della prima giornata è stato valutato il piano di azioni correttive presentato dall'autorità pakistana per l'aviazione civile («PCAA») e successivamente esaminato dalla Commissione e dall'Agenzia. La PCAA ha fornito chiarimenti e documentazione di supporto come richiesto. Nella seconda giornata è stata effettuata una serie di controlli a campione in settori quali le operazioni di volo, le licenze del personale, l'aeronavigabilità, il sistema di gestione della qualità («QMS») e il sistema di gestione della sicurezza («SMS»). Si è trattato di controlli a distanza non pianificati, con l'obiettivo di ottenere maggiori informazioni sulla capacità dell'autorità di svolgere una supervisione efficace, a seguito della visita dell'Unione nel novembre 2023.

(45) Nel 2020 l'Agenzia ha sospeso le autorizzazioni TCO di *PIA* e *Vision Air*. La sospensione durerà fino a quando l'Agenzia non disporrà di prove verificabili del fatto che la PCAA è in grado di effettuare una supervisione efficace dei suoi vettori aerei, che è stato posto rimedio alle carenze in materia di supervisione e che i vettori aerei hanno adeguatamente affrontato tutti i rilievi. Le informazioni ora ottenute supporterebbero l'Agenzia nel valutare una decisione sulla possibile revoca delle sospensioni delle autorizzazioni TCO di *PIA* e *Vision Air* e sulla concessione di un'autorizzazione TCO a *Airblue Limited*.

(46) La riunione tecnica ha portato alla conclusione che tutti gli elementi del piano di azioni correttive sono stati affrontati e non sono state osservate carenze gravi. Rimangono ancora aree su cui lavorare, ma tutte le misure adottate sembrano solide e coerenti.

(47) Dalle conclusioni della riunione tecnica è emerso che la PCAA sta passando da un approccio reattivo a un approccio proattivo alla supervisione della sicurezza. A tale riguardo la PCAA ha risolto il problema della mancanza di personale ispettivo nell'area dei parametri di volo, una questione critica al momento della visita di valutazione in loco dell'Unione. Per evitare il ripetersi di una situazione simile sono state intraprese diverse azioni, tra cui una migliore razionalizzazione delle attività, profili professionali adeguati alle mansioni, l'uso di strumenti per il calcolo delle risorse rispetto a esigenze in evoluzione, il reperimento di risorse di bilancio sufficienti per l'assunzione di personale e la formazione, una politica di fidelizzazione del personale e misure per evitare conflitti di interessi tra gli ispettori e le organizzazioni di cui curano la supervisione.

(48) Nelle conclusioni della riunione tecnica si è riconosciuto che la PCAA ha compiuto notevoli progressi nell'affrontare le carenze più gravi in materia di sicurezza. Vi sono ancora margini di miglioramento per quanto riguarda aspetti quali l'individuazione dei rilievi e la loro corretta categorizzazione e gestione. Sono attesi miglioramenti anche nelle ispezioni di rampa, in quanto la formazione degli ispettori di rampa è stata portata a termine solo di recente. Per quanto riguarda la formazione degli ispettori, l'attuale squadra di ispettori dei parametri di volo ha ricevuto una formazione completa, ma ha ancora bisogno di acquisire esperienza. È necessario dare seguito a tutti questi elementi a medio e lungo termine. La PCAA ha convenuto di informare regolarmente la Commissione sui progressi compiuti al riguardo.

(49) Sono state esaminate le ultime ispezioni di COA di *Airblue Limited* e *PIA*, senza individuare carenze di rilievo.

(50) Sono necessari miglioramenti nell'ambito del sistema di gestione della qualità. Sebbene il controllo della documentazione non sia ancora ottimale, sono stati registrati importanti progressi, ad esempio nella coerenza dei rilievi e nella relativa gestione uniforme in tutti i settori, come pure nella messa in opera di un software unico per la gestione dei rilievi in tutti i settori.

([11]) Regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione, del 5 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 66 del 6.3.2007, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) Regolamento (CE) n. 1400/2007 della Commissione, del 28 novembre 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 311 del 29.11.2007, pag. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Lo sviluppo di un programma di sicurezza nazionale è in fase embrionale. La PCAA si è impegnata ad attuarlo quanto prima, in particolare per quanto riguarda la segnalazione degli eventi e la classificazione dei rischi.

(52) Nel complesso non sono stati riscontrati problemi di sicurezza significativi. A seguito della riunione tecnica si può concludere che la PCAA ha compiuto notevoli progressi, come dimostrano le informazioni raccolte durante tale riunione.

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

(54) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Pakistan 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.

(55) 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 Suriname

(56) Nel luglio 2010, dopo un primo inserimento nell'elenco nel giugno 2006 e una successiva cancellazione nel novembre 2007, con il regolamento (UE) n. 590/2010 della Commissione ([13]) *Blue Wing Airlines* è stato nuovamente inserito nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 essendo state comprovate gravi carenze con riguardo al vettore aereo, confermate da lacune segnalate in occasione di ispezioni a terra effettuate dagli Stati membri e da due incidenti mortali.

(57) Il 26 giugno 2023 la Commissione e l'Agenzia hanno organizzato una riunione tecnica a distanza con l'autorità per la sicurezza dell'aviazione civile del Suriname («CASAS»). La riunione si è svolta sulla base di una serie di scambi con la CASAS e con *Blue Wing Airlines* nel periodo compreso tra novembre 2018 e maggio 2022, con l'obiettivo di rilanciare le consultazioni formali con la CASAS visto il tempo trascorso dal contatto iniziale nel maggio 2019. A tale riguardo l'11 settembre 2023 la Commissione ha chiesto alla CASAS una serie completa di informazioni e documentazione al fine di valutare la capacità e le competenze in materia di supervisione della sicurezza della CASAS per gli otto vettori aerei certificati nel Suriname, di cui uno, *Surinam Airways*, titolare di un'autorizzazione TCO dal luglio 2016.

(58) I risultati della valutazione delle informazioni e della documentazione fornite dalla CASAS hanno mostrato gravi carenze in materia di sicurezza, confermate da programmi di supervisione di base incompleti, da dubbi in merito alla formazione e alla qualificazione del personale ispettivo, da ripetuti rilievi gravi e dalla cattiva gestione dei rilievi.

(59) Il 23 ottobre 2024 si è tenuta una riunione tecnica tra gli esperti della Commissione, dell'Agenzia, degli Stati membri e della CASAS. In tale occasione sono state confermate le carenze riscontrate nel corso della valutazione delle informazioni e della documentazione ricevute, sia in relazione alla loro natura che al loro numero.

(60) Permangono in particolare preoccupazioni circa la capacità della CASAS di garantire una supervisione efficace dei vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza. Ciò è comprovato dalla situazione in cui versano le direzioni delle operazioni di volo e delle licenze del personale, che sembrano gravemente carenti in termini di personale, e dai programmi di supervisione, che non sono realizzati come previsto. Destano preoccupazione anche la formazione e la qualificazione degli ispettori. L'approvazione e l'estensione dei COA sono un aspetto preoccupante, in quanto molte delle procedure necessarie non esistono e quelle presentate sono molto basilari e non adatte allo scopo. Questo suggerisce che le attività di supervisione della CASAS sono svolte per lo più su base ad hoc. È stato inoltre osservato che gli stessi rilievi gravi si ripetono nelle relazioni di audit di anni diversi. È inoltre emerso che la maggior parte delle procedure dell'autorità non è in linea con gli ultimi aggiornamenti delle norme di sicurezza internazionali.

([13]) 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).

(61) Considerata l'apparente mancanza di progressi da parte della CASAS nel garantire un livello adeguato di capacità e competenze in materia di supervisione della sicurezza, la Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE della sua intenzione di organizzare una visita di valutazione dell'Unione in loco nel Suriname nel primo trimestre del 2025.

(62) 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 nel Suriname.

(63) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati nel 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.

(64) 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 della Tanzania

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

(66) Il 23 agosto 2023 *Air Tanzania Company Limited («Air Tanzania»)* ha chiesto un'autorizzazione TCO. L'Agenzia ha valutato la domanda di autorizzazione TCO di *Air Tanzania* conformemente ai requisiti di cui al regolamento (UE) n. 452/2014.

(67) Nel condurre la sua valutazione, l'Agenzia ha espresso preoccupazioni in merito all'incapacità di *Air Tanzania* di rispondere alle carenze in materia di sicurezza individuate. In particolare ha constatato che *Air Tanzania* non ha mantenuto il controllo sul suo programma di addestramento al volo, soprattutto per quanto riguarda l'inclusione, nell'addestramento periodico dell'equipaggio di condotta, di tutti i tipi di emergenze e procedure anomale, quali malfunzionamenti di motori, cellule o sistemi, incendi e altri scenari critici. Visto il numero considerevole di gravi carenze individuate durante la valutazione, l'Agenzia ha concluso che tale situazione denota una debolezza sistemica intrinseca del vettore aereo che compromette la sicurezza e pone un grave pericolo per le operazioni di volo. Ne è anche conseguito che *Air Tanzania* non è riuscita a dimostrare la conformità alle pertinenti norme di sicurezza internazionali.

(68) L'incapacità di *Air Tanzania* di affrontare dette carenze in materia di sicurezza è stata ulteriormente comprovata dalla presentazione di un piano di azioni correttive inaccettabile per la risoluzione dei problemi individuati. *Air Tanzania* non è pertanto riuscita a dimostrare la conformità alle norme di sicurezza internazionali applicabili. L'Agenzia ha concluso che un'ulteriore valutazione non avrebbe portato al rilascio di un'autorizzazione a *Air Tanzania* poiché il vettore aereo non soddisfaceva i requisiti di cui al regolamento (UE) n. 452/2014. Di conseguenza, il 12 aprile 2024 l'Agenzia ha respinto la domanda di autorizzazione TCO di *Air Tanzania* in quanto non soddisfaceva i requisiti di sicurezza.

(69) Il 2 maggio 2024 la Commissione, nel quadro del regolamento (UE) n. 2111/2005 e del regolamento (UE) 2023/660, ha chiesto una serie completa di informazioni e documentazione all'autorità per l'aviazione civile della Tanzania («TCAA»). Tale richiesta è stata avanzata al fine di valutare la capacità e le competenze in materia di supervisione della sicurezza della TCAA sui vettori aerei certificati in Tanzania.

(70) Le informazioni richieste riguardano aspetti chiave della TCAA quali la sua struttura organizzativa, le qualifiche del personale, i programmi di formazione e i processi di supervisione, compresi la gestione delle carenze in materia di sicurezza, i provvedimenti correttivi e i sistemi di segnalazione degli eventi. Nella richiesta si sollecitano inoltre informazioni dettagliate sugli incidenti e sugli inconvenienti, sulle procedure di certificazione e rilascio delle licenze per i titolari di COA e per i piloti e sulla supervisione del mantenimento dell'aeronavigabilità e delle organizzazioni di manutenzione degli aeromobili.

(71) Le informazioni e la documentazione richieste sono state fornite dalla TCAA il 7 giugno 2024 e hanno evidenziato carenze significative nell'assegnazione del personale e nell'efficacia della supervisione, in particolare una mancanza di chiarezza sulle modalità di ripartizione degli ispettori tra le funzioni chiave, che sollevano preoccupazioni circa l'adeguatezza delle risorse per una supervisione efficace dell'aeronavigabilità, delle operazioni di volo e del rilascio delle licenze del personale.

(72) Inoltre, i processi di formazione e qualificazione degli ispettori sono stati ritenuti insufficienti, in quanto privi di orientamenti chiari per la formazione specializzata, di valutazioni strutturate delle prestazioni e di formazione periodica. Tali carenze possono compromettere la capacità del personale della TCAA di effettuare una supervisione della sicurezza efficace. Le procedure di sorveglianza della TCAA erano inoltre incomplete o del tutto assenti in alcuni settori critici, come i manuali di supervisione per un settore chiave quale quello delle licenze del personale.

(73) Dai registri delle attività di certificazione e supervisione della TCAA emergono diverse carenze, tra cui un uso incoerente dei moduli per le approvazioni speciali, una sorveglianza insufficiente del mantenimento dell'aeronavigabilità dei vettori aerei, un seguito inadeguato ai rilievi in materia di sicurezza, provvedimenti correttivi irrisolti per periodi prolungati e problemi di sicurezza ricorrenti di cui non erano affrontate le cause profonde.

(74) Il 10 ottobre 2024 la Commissione, nell'ambito delle sue attività di monitoraggio continuo, l'Agenzia e i rappresentanti della TCAA hanno tenuto una riunione tecnica. In tale occasione la TCAA ha illustrato il suo ruolo di regolatore del settore dell'aviazione civile della Tanzania, che opera ai sensi della legge sull'aviazione civile della Tanzania e degli annessi ICAO con l'obiettivo dichiarato di garantire la sicurezza nel rispetto delle norme di sicurezza internazionali. Permangono tuttavia sfide significative per quanto riguarda l'attuazione effettiva della regolamentazione in questione, sfide che non consentono il pieno allineamento alle norme di sicurezza internazionali.

(75) La TCAA ha anche presentato le iniziative che attualmente intraprende per rafforzare il proprio sistema di supervisione della sicurezza, tra cui l'elaborazione di piani di sorveglianza basati sulle prestazioni, l'attuazione di un sistema completo di formazione degli ispettori e la revisione della regolamentazione in materia di aviazione civile, volta a un allineamento con l'evoluzione delle norme ICAO. Tali sforzi sono sostenuti da piani per lo sviluppo di capacità nel settore dell'aviazione e da un maggiore impegno con i portatori di interessi del settore per facilitare l'attuazione effettiva dei requisiti regolamentari. Pur prendendo atto di tali misure, le carenze persistenti, come le lacune nella formazione degli ispettori, i rilievi di audit lasciati irrisolti e l'inadeguatezza della documentazione relativa alle procedure, sottolineano la necessità di ulteriori azioni per rafforzare i meccanismi di supervisione.

(76) Con lettera del 18 ottobre 2024 la Commissione ha informato *Air Tanzania*, oltre che la TCAA, che il caso di *Air Tanzania* era stato iscritto all'ordine del giorno della riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE che si sarebbe tenuta tra il 19 e il 21 novembre 2024, e che sia a *Air Tanzania* sia alla TCAA sarebbe stata data la possibilità di essere ascoltate dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

(77) *Air Tanzania* e la TCAA sono state ascoltate dal comitato per la sicurezza aerea dell'UE il 20 novembre 2024. La presentazione di *Air Tanzania* durante l'audizione ha illustrato nel dettaglio gli sforzi profusi per affrontare i rilievi derivanti dalla procedura di autorizzazione TCO, tra cui un'analisi delle lacune dell'SMS, revisioni del manuale di gestione della sicurezza e aggiornamenti dei manuali operativi e dell'elenco degli equipaggiamenti minimi. La compagnia aerea ha inoltre elaborato un piano di formazione periodico della durata di trentasei mesi che tratta la prevenzione della perdita di controllo e il recupero dell'assetto, le operazioni invernali e la movimentazione di merci pericolose. Ha inoltre introdotto procedure per il tracciamento della qualificazione di rotta e di aeroporto e controlli per i componenti a manutenzione programmata e a vita limitata al fine di migliorare le pratiche operative e di aeronavigabilità.

(78) I membri del comitato per la sicurezza aerea dell'UE hanno espresso preoccupazione per l'approccio di *Air Tanzania* alla gestione generale dei rilievi, in particolare per quanto riguarda le sue analisi delle cause profonde. È stato osservato che molte delle cause profonde presentate dal vettore aereo si limitavano a ribadire i rilievi, senza che fosse condotta un'analisi completa per individuare le carenze sistemiche o procedurali sottostanti. Ad esempio, *Air Tanzania* indicava come causa profonda del rilievo di livello 1 relativo alla non conformità ai requisiti applicabili dell'allegato 1 (parte TCO) del regolamento (UE) n. 452/2014 i sedici rilievi di livello 2. Ciò ha dimostrato chiaramente che *Air Tanzania* non ha affrontato i motivi fondamentali alla base dell'incapacità del vettore aereo di conformarsi ai requisiti in questione. Questa mancanza di un esame più approfondito indebolisce l'efficacia delle azioni correttive proposte, che affrontano i sintomi anziché risolvere le debolezze sistemiche sottostanti.

(79) La natura delle informazioni fornite da *Air Tanzania* non consentiva di affrontare le carenze in materia di sicurezza alla base della decisione dell'Agenzia di rifiutare l'autorizzazione TCO. Il piano di azioni correttive («CAP») presentato da *Air Tanzania*, e in particolare la relativa analisi delle cause profonde, non hanno dimostrato la capacità del vettore aereo di attuare misure adeguate per garantire il rispetto delle norme di sicurezza internazionali.

(80) Nel corso dell'audizione la TCAA ha presentato il proprio quadro regolamentare e ha sottolineato il suo impegno a garantire una supervisione della sicurezza coerente con le norme di sicurezza internazionali. La TCAA ha comunicato le azioni immediate adottate a seguito del rifiuto dell'autorizzazione TCO di *Air Tanzania* da parte dell'Agenzia, tra cui un audit speciale che ha individuato settori critici da migliorare, quali un SMS inefficace, carenze di personale e inefficienze organizzative.

(81) La TCAA ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE che in risposta ai rilievi sollevati dall'Agenzia è stata istituita un'apposita squadra di ispettori per valutare e verificare la versione riveduta del CAP elaborata da *Air Tanzania*. Secondo la TCAA questi sforzi hanno risolto undici dei diciannove rilievi, mentre i restanti rilievi sono in fasi di attuazione diverse. Le azioni specifiche descritte dalla TCAA nel corso dell'audizione, quali l'approvazione di programmi di formazione riveduti, le modifiche dei manuali operativi e la verifica di aggiornamenti critici quali la formazione per la promozione a comandante, i registri di esperienza recente dell'equipaggio e la conformità alle direttive in materia di aeronavigabilità, non sono state suffragate da alcun elemento di prova. Nel corso dell'audizione è inoltre emerso che neppure la TCAA ha pienamente rispettato i principi dell'analisi delle cause profonde, il che ha messo in dubbio l'adeguatezza e l'efficacia della sua valutazione del CAP presentato da *Air Tanzania*.

(82) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 si ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per inserire il vettore aereo *Air Tanzania* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(83) Alla luce delle evidenti carenze individuate dagli scambi con la TCAA, la Commissione effettuerà, con l'assistenza dell'Agenzia e con il sostegno degli Stati membri, una visita di valutazione in loco dell'Unione in Tanzania.

(84) 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.

(85) La Commissione potrebbe 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.

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

(87) 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.

(88) 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 13 dicembre 2024

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

[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 AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	N/D	Armenia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Repubblica del Congo**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Repubblica del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Sconosciuto	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della supervisione regolamentare della Repubblica democratica del Congo (DRC), compresi i seguenti:			**Repubblica democratica del Congo (RDC)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
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

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità 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

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 SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Russia
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Russia
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Russia
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Russia
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Russia
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Russia
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Russia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Russia
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Russia
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Russia
LTD. I FLY	533	RSY	Russia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Russia
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**

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della supervisione regolamentare, compresi i seguenti:			**Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan».

ALLEGATO II

"Allegato B

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A RESTRIZIONI OPERATIVE NELL'UNIONE [1]

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo ("COA")	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Sigla/e di immatricolazione ed eventualmente numero/i di serie che identifica/no la fabbricazione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Tutti gli aeromobili del tipo Fokker F100 e del tipo Boeing B747.	Aeromobili del tipo Fokker F100, come indicato nel COA; aeromobili del tipo Boeing B747, come indicato nel COA.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Corea del Nord	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU-204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Corea del Nord"

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