2025/2476

9.12.2025

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/2476 DELLA COMMISSIONE

dell'8 dicembre 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 Angola, Armenia e Kirghizistan. Essa ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE riguardo alla situazione della sicurezza aerea nella Repubblica del Congo, in Iraq, in Mali, in Pakistan, in Suriname, in Siria, in Tanzania, in Tunisia e in Uzbekistan.

(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]).

([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).

([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).

(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 agli standard 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 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 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 ai pertinenti standard di sicurezza.

Vettori aerei dell'Angola

(12) Nel luglio 2007, con il regolamento (CE) n. 787/2007 della Commissione ([6]), *TAAG Angola Airlines* è stato incluso nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006. Nel novembre 2008, con il regolamento (CE) n. 1131/2008 della Commissione ([7]), tutti i vettori aerei certificati in Angola sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006. Nel luglio 2009, con il regolamento (CE) n. 619/2009 della Commissione ([8]), *TAAG Angola Airlines* è stato spostato nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006. Nell'aprile 2019, con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/618 della Commissione ([9]), *TAAG Angola Airlines* è stato rimosso dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 ed *Heli Malongo* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

([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 (CE) n. 787/2007 della Commissione, del 4 luglio 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 175 del 5.7.2007, pag. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Regolamento (CE) n. 1131/2008 della Commissione, del 14 novembre 2008, 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 306 del 15.11.2008, pag. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Regolamento (CE) n. 619/2009 della Commissione, del 13 luglio 2009, 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 182 del 15.7.2009, pag. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/618 della Commissione, del 15 aprile 2019, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione (GU L 106 del 17.4.2019, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) Nel primo trimestre del 2025 *TAAG Angola Airlines* è stato sottoposto a una sorveglianza intensificata da parte dell'Agenzia a norma del regolamento (UE) n. 452/2014, a seguito di gravi problemi di conformità irrisolti nei settori delle operazioni, dell'aeronavigabilità, del sistema di gestione della sicurezza e del sistema della qualità, individuati tramite attività di monitoraggio continuo da parte dell'Agenzia. In tale contesto, il 3 e 4 aprile 2025 l'Agenzia ha effettuato un audit presso la sede di *TAAG Angola Airlines*, da cui sono emersi quindici rilievi di livello 2 che costituiscono la causa profonda di un rilievo di livello 1 relativo alla non conformità ai requisiti applicabili dell'allegato 1 (parte TCO) del regolamento (UE) n. 452/2014. Dall'audit è inoltre emerso che le attività di supervisione svolte dall'autorità nazionale dell'aviazione civile dell'Angola («ANAC») erano incomplete e di livello inferiore rispetto ai pertinenti standard di sicurezza internazionali.

(14) Il 30 aprile 2025 l'Agenzia ha notificato al vettore aereo l'intenzione di sospendere l'autorizzazione TCO n. EASA.TCO.AGO.0001 e ha chiesto l'attuazione di misure di mitigazione immediate e di azioni correttive entro il 14 maggio 2025. *TAAG Angola Airlines* ha successivamente presentato un piano di azioni correttive («CAP») che è stato accettato dall'Agenzia e che ha portato alla revoca del processo di sospensione il 23 giugno 2025.

(15) Nel giugno 2025, in risposta a una richiesta dell'ANAC di riprendere il dialogo con la Commissione sullo stato della supervisione della sicurezza aerea in Angola, la Commissione ha chiesto all'ANAC di fornire informazioni dettagliate sulla sua organizzazione, sul suo funzionamento e sulle attività di sorveglianza svolte sui vettori aerei che ha certificato, nonché sul seguito dato alle raccomandazioni contenute nella relazione di assistenza tecnica dell'Agenzia del dicembre 2020.

(16) L'ANAC non ha fornito le informazioni richieste, ma nel luglio 2025 ha invece trasmesso alla Commissione il suo piano generale su un progetto globale per il rafforzamento della supervisione della sicurezza («CSOEP»), in cui sono delineate le riforme per ristrutturare l'ANAC. Le informazioni fornite non erano tuttavia sufficienti per consentire una valutazione completa dello stato attuale della supervisione della sicurezza in Angola, in quanto non comprendevano la documentazione e i chiarimenti necessari per valutare la base per il rilascio e il mantenimento della validità dei certificati di operatore aereo, né le misure provvisorie di supervisione in attesa dell'attuazione del piano generale CSOEP. Di conseguenza nell'agosto 2025 la Commissione ha presentato una nuova richiesta di documentazione.

(17) La lettera di risposta trasmessa dall'ANAC alla Commissione nell'ottobre 2025 non conteneva nuovamente le informazioni richieste nelle lettere della Commissione del giugno e dell'agosto 2025. Il 7 novembre 2025 la Commissione ha di conseguenza inviato una nuova lettera in cui esortava l'ANAC a presentare prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE parte delle informazioni precedentemente richieste e a fornire entro il 15 gennaio 2026 i restanti dettagli. La Commissione ha inoltre invitato l'ANAC a una riunione tecnica prevista per febbraio 2026 per discutere le azioni intraprese dall'ANAC nel quadro del CSOEP e per riesaminare, se necessario, la decisione adottata dalla Commissione europea nel regolamento di esecuzione (UE) 2019/618 di rimuovere *TAAG Angola Airlines* ed *Heli Malongo* dall'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo.

(18) Nella lettera del 13 novembre 2025 in risposta all'ultima richiesta della Commissione l'ANAC ha fornito alcune informazioni generali precedentemente richieste, tra cui elementi sulla sua struttura organizzativa e sul suo funzionamento nonché sui vettori aerei da essa certificati. Sebbene l'ANAC affermi che la sua strategia si basa su un duplice approccio, che combina un controllo vigile nell'ambito del sistema attuale con uno sforzo di modernizzazione a lungo termine, le informazioni presentate non forniscono, in questa fase, garanzie sufficienti in merito all'attuale conformità delle sue attività agli standard di sicurezza internazionali, in particolare per quanto riguarda il rilascio e il mantenimento della validità dei certificati e le relative attività di supervisione continua. Tali questioni saranno inserite nell'ordine del giorno della riunione tecnica prevista per febbraio 2026, alla quale l'ANAC ha confermato la propria partecipazione.

(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 Angola.

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

(21) 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 ai pertinenti standard di sicurezza internazionali.

Vettori aerei dell'Armenia

(22) Nel giugno 2020, con il regolamento di esecuzione (UE) 2020/736 della Commissione ([10]), tutti i vettori aerei certificati in Armenia sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(23) A seguito delle deliberazioni del comitato per la sicurezza aerea dell'UE del maggio 2025, esperti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri hanno effettuato in Armenia, dal 1º al 5 settembre 2025, una visita di valutazione in loco dell'Unione presso il comitato per l'aviazione civile dell'Armenia («CAC»). La visita di valutazione in loco dell'Unione ha incluso una valutazione a campione di due vettori aerei certificati in Armenia, ossia *Armenia Airways* e *Shirak Avia*.

(24) Le attività della visita di valutazione in loco dell'Unione si sono concentrate sul CAC in considerazione del suo ruolo e della sua responsabilità nelle attività di supervisione della sicurezza dei vettori aerei certificati in Armenia.

(25) La valutazione ha confermato che il CAC ha compiuto chiari passi avanti per quanto riguarda la creazione di un sistema di supervisione della sicurezza funzionante in linea con i pertinenti standard di sicurezza internazionali. Il CAC è impegnato in iniziative di miglioramento continuo e ha dimostrato la volontà di colmare le lacune individuate.

(26) L'Armenia ha compiuto notevoli progressi nello sviluppo di un quadro completo di legislazione secondaria in materia di aviazione allineato agli annessi dell'ICAO e agli elementi chiave delle norme dell'UE in materia di sicurezza aerea in tutti i settori fondamentali. Per rafforzare ulteriormente questi progressi, sono necessari sforzi costanti per garantire una manutenzione coerente e l'attuazione tempestiva delle ultime modifiche adottate dall'ICAO e dall'UE. In particolare restano in sospeso la notifica e la pubblicazione sistematiche delle differenze. L'Armenia non dispone inoltre di norme nazionali sui limiti dei tempi di volo e di servizio («FTL») per le operazioni con elicotteri. Il rafforzamento di tali processi contribuirà a garantire la piena conformità con i pertinenti standard di sicurezza internazionali più aggiornati.

(27) Il CAC ha stabilito le principali funzioni organizzative necessarie per la supervisione della sicurezza, con il sostegno di personale motivato. È necessario un ulteriore perfezionamento per garantire l'allineamento tra l'organigramma approvato e le effettive linee di riporto. Sono inoltre necessari ulteriori chiarimenti in merito alla catena di comando in situazioni in cui sono assenti sia il presidente che il vicepresidente. Sebbene esistano disposizioni a livello statale che consentono al ministro di designare un responsabile temporaneo, tale conferimento di responsabilità al momento del bisogno può ritardare decisioni di esecuzione urgenti, ad esempio l'identificazione del soggetto autorizzato a emettere un ordine di fermo per un aeromobile con gravi carenze in materia di sicurezza.

(28) Il CAC ha attuato attività di certificazione e sorveglianza nel settore delle operazioni di volo e ha introdotto elementi di supervisione basati sul rischio. La valutazione delle recenti attività di supervisione condotte dal CAC dimostra che i processi attuali non sempre garantiscono una verifica adeguata della conformità dei vettori aerei. È stata ad esempio approvata una fase di valutazione operativa dell'*electronic flight bag*, sebbene non fossero state fornite informazioni essenziali su hardware, software, piano di dimostrazione e prove richieste. Sebbene le liste di controllo utilizzate fossero state formalmente completate, dalla verifica è emerso che nella pratica non erano stati valutati requisiti fondamentali. Ciò significa che l'uso di strumenti di supervisione non garantisce ancora una valutazione sistematica e affidabile della sicurezza operativa. Le liste di controllo FTL dedicate agli aerei sono state utilizzate per la certificazione dei vettori aerei che impiegano elicotteri.

(29) Nel settore delle operazioni di volo sono ancora necessari notevoli progressi. Continuano a essere rilasciati certificati e approvazioni senza controllare che i vettori aerei abbiano dimostrato la conformità agli standard di sicurezza appropriati, a causa di pratiche di supervisione incoerenti e dell'assenza di disposizioni normative complete. In combinazione con poteri di esecuzione limitati, attività di sorveglianza ritardate o annullate e un accesso insufficiente alla documentazione operativa, tali carenze riducono notevolmente la capacità del CAC di garantire un controllo di sicurezza continuo ed efficace sui vettori aerei.

(30) Nel settore dell'aeronavigabilità, il CAC ha dimostrato solide capacità di supervisione tecnica e un approccio proattivo. Lo sviluppo di un metodo di supervisione basato sul rischio è positivo, anche se le procedure interne e il monitoraggio della conformità dovrebbero continuare a essere rafforzati per garantire che tutte le approvazioni e i certificati siano rilasciati in piena conformità con i pertinenti standard di sicurezza internazionali.

([10]) 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).

(31) Il 3 settembre 2025 la squadra di valutazione dell'Unione ha effettuato una visita in loco presso *Armenia Airways*.

(32) *Armenia Airways* ha stabilito gli elementi fondamentali dei propri sistemi di gestione della sicurezza e di monitoraggio della conformità. Entrambi rimangono tuttavia in gran parte procedurali. Il manuale di gestione della sicurezza è generico e non pienamente adeguato alle attività del vettore aereo e vi sono incoerenze tra le politiche in materia di sicurezza e di qualità. Il monitoraggio della conformità non è pienamente integrato nelle operazioni quotidiane.

(33) Sono necessari miglioramenti per quanto riguarda la supervisione dell'addestramento dell'equipaggio di condotta e la documentazione operativa. Sebbene siano in atto sistemi e procedure pertinenti, la piattaforma elettronica utilizzata per monitorare la validità dell'addestramento conteneva dati errati e dall'esame a campione è emerso che alcuni elementi del corso di conversione del vettore aereo non erano stati pienamente forniti. Inoltre il manuale delle operazioni e la lista degli equipaggiamenti minimi («MEL») richiedono ulteriore personalizzazione. La documentazione degli aeromobili non è sempre stata completata nel pieno rispetto delle procedure; è stata infatti rilevata l'assenza delle firme dei comandanti e di voci relative al combustibile nei quaderni tecnici di bordo, mappe obsolete e masse standard di passeggeri errate utilizzate nelle liste di carico.

(34) Per contro, le disposizioni in materia di manutenzione e mantenimento dell'aeronavigabilità di *Armenia Airways* sono state giudicate soddisfacenti e non sono stati osservati problemi significativi.

(35) Il 3 settembre 2025 la squadra di valutazione dell'Unione ha effettuato una visita in loco presso *Shirak Avia*.

(36) *Shirak Avia* ha stabilito gli elementi fondamentali dei sistemi di gestione della sicurezza e di monitoraggio della conformità. Sono tuttavia ancora in gran parte procedurali e non sufficientemente integrati nella pratica operativa. Il manuale di gestione della sicurezza è generico e il processo di gestione delle modifiche non garantisce un'attenuazione sistematica dei rischi per la sicurezza. I riferimenti normativi nel manuale di monitoraggio della conformità mancano di precisione.

(37) Sono state individuate carenze nella documentazione operativa e nel controllo. Il manuale delle operazioni e la MEL presentano contenuti obsoleti e non personalizzati, con un controllo inefficace dei documenti che comporta molteplici versioni della stessa MEL. Le procedure di pianificazione operativa e di gestione del combustibile non sono state applicate in modo coerente, con calcoli errati del combustibile per le necessità contingenti e aggiornamenti incompleti del piano di volo operativo.

(38) Le disposizioni in materia di manutenzione e mantenimento dell'aeronavigabilità di *Shirak Avia* sono state ritenute soddisfacenti e non sono state individuate carenze significative.

(39) Il 27 ottobre 2025 il CAC ha presentato alla Commissione un pacchetto di CAP, unitamente alla prova dell'attuazione di alcune azioni, in risposta alle osservazioni formulate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione. I CAP riguardavano i settori normativo e organizzativo, il programma statale di sicurezza, le licenze del personale, l'aeronavigabilità e le operazioni di volo.

(40) Sebbene i CAP diano seguito e presentino un impegno a dare seguito alle osservazioni formulate, è stato notato che la maggior parte di essi ha omesso o non ha sufficientemente approfondito l'analisi delle cause profonde («RCA») delle questioni individuate. In alcuni casi le sezioni della RCA erano di natura descrittiva e non individuavano le origini sistemiche delle osservazioni. Non è di conseguenza possibile garantire con piena fiducia che tutte le cause soggiacenti siano state affrontate o che le misure correttive proposte saranno efficaci per impedire il ripetersi di tali eventi. La Commissione ritiene pertanto che la metodologia RCA applicata dal CAC richieda un ulteriore perfezionamento e un'ulteriore verifica per garantire la sostenibilità e l'efficacia delle azioni correttive attuate.

(41) Con lettera del 22 ottobre 2025 la Commissione, a seguito di una richiesta del CAC di essere ascoltato, ha informato l'autorità armena che il caso dell'Armenia sarebbe stato iscritto all'ordine del giorno della riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE prevista per il 19 e per il 20 novembre 2025, durante la quale il CAC avrebbe avuto la possibilità di presentare il proprio caso nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005.

(42) Il comitato per la sicurezza aerea dell'UE ha sentito il CAC il 19 novembre 2025. Nel corso dell'audizione la delegazione armena ha presentato una panoramica delle riforme intraprese dal 2020 e ha evidenziato le azioni compiute per rafforzare la supervisione della sicurezza, compresi adeguamenti organizzativi, sforzi di assunzione e l'introduzione di procedure interne. Il CAC ha riferito di aver chiuso 31 delle 58 osservazioni sollevate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione e ha ritenuto che le restanti fossero di natura procedurale.

(43) Sebbene la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE abbiano preso atto degli sforzi descritti, le informazioni fornite dal CAC non sostenevano appieno le conclusioni formulate. I CAP presentati il 27 ottobre 2025 non hanno dimostrato che le cause profonde dei problemi individuati erano state sufficientemente analizzate o affrontate. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE non hanno inoltre potuto convalidare la chiusura delle 31 osservazioni cui fa riferimento il CAC, in quanto la loro chiusura si basava sull'interpretazione del CAC stesso piuttosto che su prove che dimostrassero una risoluzione efficace. Interrogato durante l'audizione, il CAC ha riconosciuto che lo stato di diverse osservazioni potrebbe dover essere riesaminato una volta ricevute le osservazioni della Commissione sui CAP.

(44) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE hanno inoltre osservato che il CAC tendeva a minimizzare diverse carenze individuate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione. Tra queste figurano lacune nella qualifica e nell'autorizzazione degli ispettori, tra cui una formazione incompleta e una mappatura imprecisa delle competenze, nonché una cattiva gestione dei rilievi, compresi quelli chiusi senza azioni correttive o RCA. Sono inoltre state presentate come irrilevanti le debolezze che dimostrano che le attività di supervisione non funzionano ancora come un sistema coerente, quali l'uso di liste di controllo inadeguate e piani di sorveglianza paralleli non controllati. Tali problemi indicano che le principali carenze sistemiche, in particolare nelle operazioni di volo, non sono state affrontate in modo coerente.

(45) Il CAC ha espresso il parere che i vettori aerei armeni dovrebbero essere rimossi dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e ha proposto che eventuali revoche delle restrizioni siano accompagnate da un monitoraggio con tempistiche definite. Tuttavia, sulla base di tutti gli elementi di prova disponibili, tra cui la valutazione in loco dell'Unione, i documenti forniti dal CAC dopo la visita di valutazione in loco dell'Unione e l'audizione del CAC, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE hanno concluso che le azioni correttive rimangono incomplete e che manca ancora una RCA rigorosa. Sebbene siano stati compiuti progressi, si conclude che il CAC non ha ancora affrontato efficacemente tutte le carenze in materia di sicurezza che hanno portato al divieto operativo imposto dal regolamento di esecuzione (UE) 2020/736.

(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 Armenia.

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

Vettori aerei del Kirghizistan

(48) Nell'ottobre 2006, con il regolamento (CE) n. 1543/2006 della Commissione ([11]), i vettori aerei certificati nel Kirghizistan sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(49) 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 mirava a sostenere gli sforzi della SCAA volti a rafforzare la sua capacità di supervisione.

(50) Il 7 e l'8 ottobre 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.

([11]) 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).

(51) Nel corso di tale riunione, la SCAA ha presentato i notevoli progressi compiuti tra maggio e ottobre 2025 nel rafforzamento del sistema dell'aviazione civile del Kirghizistan, in particolare in relazione al quadro legislativo, alla capacità istituzionale e alle attività di supervisione. La Commissione ha preso atto del fatto che il nuovo codice aereo del Kirghizistan era stato adottato dal Parlamento e avrebbe dovuto essere promulgato e che diverse norme aeronautiche nazionali, che recepiscono gli annessi 1, 6, 7 e 8 dell'ICAO, erano state approvate, con progetti aggiuntivi, compreso il recepimento dell'annesso 19, in fase di consultazione. La SCAA ha inoltre segnalato un raddoppio del personale nei settori delle operazioni di volo, del rilascio delle licenze del personale e dell'aeronavigabilità, nonché l'istituzione di gruppi specifici per la gestione della qualità e della sicurezza. È stato attuato un ampio programma di formazione, comprendente attività di «formazione dei formatori», e le condizioni di lavoro e l'infrastruttura informatica sono state notevolmente migliorate.

(52) La SCAA ha comunicato che, in previsione dell'entrata in vigore del nuovo quadro normativo, aveva condotto un esercizio di ricertificazione con diversi vettori aerei per prepararli ai nuovi futuri requisiti di certificazione. Quattro vettori aerei hanno partecipato a tale esercizio, che è stato effettuato utilizzando le liste di controllo e le procedure recentemente elaborate. L'obiettivo era familiarizzare sia i vettori aerei che gli ispettori della SCAA alle nuove disposizioni e individuare potenziali lacune prima della loro attuazione formale; l'esercizio è stato pertanto un'attività preparatoria e di formazione per tutte le parti coinvolte.

(53) La SCAA ha inoltre presentato i suoi piani per attuare una supervisione basata sul rischio, partendo dall'analisi dei dati e dagli indicatori di prestazione dei vettori aerei, nonché l'istituzione di un chiaro quadro di applicazione per affrontare le preoccupazioni in materia di sicurezza e la non conformità.

(54) Nel corso della riunione tecnica di due giorni, la Commissione ha riconosciuto i progressi compiuti dal Kirghizistan nel rafforzamento della supervisione della sicurezza aerea nel corso del 2025. Sono stati osservati notevoli miglioramenti nello sviluppo del quadro legislativo e normativo, nel rafforzamento della capacità istituzionale e nell'istituzione di procedure interne a sostegno di un'attuazione coerente. Tali risultati riflettono il forte impegno della SCAA e della sua dirigenza a portare avanti il programma di riforma della sicurezza e ad allineare il sistema aeronautico nazionale agli standard di sicurezza internazionali. La Commissione ha elogiato l'approccio proattivo e costruttivo dimostrato dal direttore generale della SCAA, la cui leadership strategica è stata determinante per guidare tali riforme e sostenere i progressi in un contesto impegnativo, avvalendosi di competenze esterne efficaci.

(55) La Commissione ha tuttavia osservato che l'attuazione del nuovo quadro normativo è ancora in fase iniziale, in quanto la legislazione primaria e secondaria non era ancora entrata in vigore al momento della riunione. Non si può di conseguenza ancora prendere in considerazione una ricertificazione completa dei vettori aerei ai sensi delle nuove norme. È stato comunicato alla SCAA che una visita di valutazione in loco dell'Unione in Kirghizistan poteva essere prevista solo una volta che la nuova legislazione fosse pienamente applicabile e che fosse stata completata la ricertificazione di tutti i vettori aerei.

(56) Il 7 novembre 2025 la SCAA ha trasmesso alla Commissione una lettera contenente un aggiornamento sui progressi compiuti dalla riunione tecnica del 7-8 ottobre 2025, unitamente agli elementi di prova. Le informazioni presentate riguardavano gli sviluppi nei settori giuridico, delle operazioni di volo, dell'aeronavigabilità, del rilascio delle licenze del personale e della gestione della sicurezza. Molti dei documenti sono stati presentati sotto forma di progetto definitivo ed erano nelle fasi conclusive dell'approvazione. La SCAA ha inoltre informato la Commissione che l'11 novembre 2025 il Consiglio dei ministri della Repubblica del Kirghizistan aveva adottato l'ordinanza n. 975-t, che autorizzava l'applicabilità anticipata del codice aereo modificato e consentiva alla SCAA di avviare la ricertificazione dei vettori aerei nazionali a decorrere dal 1º dicembre 2025.

(57) Sulla base delle discussioni svoltesi durante la riunione tecnica e degli impegni confermati nella lettera della SCAA del 7 novembre 2025, la Commissione ritiene che una visita di valutazione in loco dell'Unione in Kirghizistan possa essere prevista per marzo 2026. L'organizzazione di tale visita sarebbe subordinata al rispetto di specifici prerequisiti di sicurezza, tra cui livelli adeguati di personale all'interno della SCAA, un numero adeguato di vettori aerei proporzionato alla sua capacità di supervisione e l'effettiva attuazione dei nuovi requisiti di certificazione previsti dal codice aereo modificato. Si è convenuto che nel febbraio 2026 si valuterà se il Kirghizistan è pronto a ospitare tale visita.

(58) La Commissione continuerà a monitorare attentamente gli sviluppi, con particolare attenzione al processo di ricertificazione dei vettori aerei. Pur riconoscendo gli sforzi in corso della SCAA per rafforzare il suo sistema di supervisione della sicurezza, le informazioni attualmente disponibili non forniscono ancora prove verificate sufficienti a confermare che la SCAA ha effettivamente risolto tutte le carenze in materia di sicurezza che hanno portato al divieto operativo imposto dal regolamento (CE) n. 1543/2006 della Commissione.

(59) 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.

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

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

(62) 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.

(63) 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, l'8 dicembre 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 rispettati tutti i pertinenti standard 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**

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 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

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 "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**
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

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
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
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

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
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania
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 immatricola-zione ed eventualmente numero/i di serie che identifica/no la fabbricazione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricola-zione
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 rispettati tutti i pertinenti standard di sicurezza.»