

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****(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 («l'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. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi e organizzazioni internazionali. In base a tali informazioni l'elenco dovrebbe essere aggiornato.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o tramite le autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, in merito ai fatti salienti e alle considerazioni 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 fare una presentazione orale dinanzi alla Commissione e al comitato istituito dal regolamento (CE) n. 2111/2005 del Consiglio (il «comitato per la sicurezza aerea dell'UE»).
- (5) La Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito alle consultazioni congiunte in corso, nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione ⁽³⁾, con le autorità competenti e i vettori aerei di Armenia, Repubblica del Congo, Repubblica democratica del Congo, Repubblica dominicana, Guinea equatoriale, Kazakistan, Kirghizistan, Libia, Nepal e Sierra Leone. Essa ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE riguardo alla situazione della sicurezza aerea in Angola, Bielorussia, Indonesia, Nigeria e Russia.
- (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.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 8).

⁽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).

- (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») in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽⁵⁾.
- (8) L'Agenzia ha inoltre 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. Essa 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 correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali di sicurezza applicabili nel settore dell'aviazione civile. Gli Stati membri sono stati invitati a rispondere a tali richieste su base bilaterale, in coordinamento con la Commissione e l'Agenzia. A tale proposito la Commissione ha ribadito l'utilità di informare la comunità internazionale del trasporto aereo, in particolare mediante lo strumento del partenariato di assistenza nell'attuazione della sicurezza aerea dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), riguardo all'assistenza tecnica prestata dall'Unione e dagli Stati membri ai paesi terzi per migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.
- (9) Eurocontrol ha aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE sulla situazione della funzione di allarme SAFA e dei TCO e ha fornito le ultime 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 condotte sugli aeromobili di vettori aerei dell'Unione e dalle ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'Agenzia, nonché dalle ispezioni e dagli audit specifici effettuati dalle autorità aeronautiche nazionali, vari Stati membri hanno adottato determinati provvedimenti attuativi e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE.
- (11) Gli Stati membri hanno ribadito la propria disponibilità a intervenire secondo necessità nel caso in cui 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. Al riguardo la Bulgaria ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito ai provvedimenti adottati nei confronti dei vettori aerei certificati in tale paese.

Vettori aerei dell'Armenia

- (12) Nell'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 non sono mai stati inclusi vettori aerei dell'Armenia.
- (13) Nell'ottobre 2019 la Commissione ha informato il comitato per l'aviazione civile («CAC») dell'Armenia in merito a determinati problemi di sicurezza connessi ai vettori aerei certificati da tale comitato.
- (14) In seguito all'audizione del CAC dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE nel novembre 2019, dal 3 al 7 febbraio 2020 esperti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri (il «gruppo di valutazione») hanno effettuato in Armenia una visita di valutazione in loco dell'Unione presso gli uffici del CAC e di due vettori aerei certificati in tale paese, ossia AIRCOMPANY ARMENIA LLC e ARMENIA Airways.
- (15) Dalla relazione sulla visita di valutazione emerge chiaramente che il CAC presenta una debolezza sistemica in termini di gestione del personale, come dimostrato dalla mancanza di procedure per determinare il fabbisogno di forza lavoro, dalla mancanza di procedure e di una metodologia per determinare le esigenze di formazione del personale, e relativa attuazione, e dalla mancanza di descrizioni documentate delle mansioni per varie funzioni ricoperte all'interno del CAC ed esternalizzate.
- (16) Per quanto riguarda nello specifico la formazione del personale, la relazione sulla visita di valutazione rimarca la gravità delle carenze riscontrate in termini di capacità effettiva del CAC di condurre in modo adeguato il processo di certificazione e la sorveglianza dei vettori aerei certificati in Armenia.

⁽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).

- (17) Dalla relazione sulla visita di valutazione risulta inoltre chiaramente che in seno al CAC manca la funzione di gestione della qualità necessaria per sorvegliare l'amministrazione dei requisiti giuridici, normativi e tecnici e la loro concretizzazione in una struttura organizzativa e in processi aziendali efficaci.
- (18) Per quanto concerne nello specifico il dipartimento operazioni di volo del CAC, la relazione sulla visita di valutazione indica la mancanza di un sistema strutturato di gestione dei documenti atto a garantire la tracciabilità della certificazione; di conseguenza il CAC non è stato in grado di fornire le prove richieste delle attività svolte nel quadro della certificazione iniziale di operatore aereo (certificato di operatore aereo - «COA») per i vettori aerei che esso certifica.
- (19) Per quanto concerne in particolare il dipartimento aeronavigabilità del CAC, dalla relazione sulla visita di valutazione si evince l'esistenza di un piano di sorveglianza delle organizzazioni che si occupano dei sistemi di aeronavigabilità continua dei vettori aerei e delle organizzazioni di manutenzione approvate che esso certifica.
- (20) La relazione sulla visita di valutazione rileva inoltre elementi di prova relativi a una sorveglianza inefficace, dato che dalla visita ai vettori aerei erano emersi nelle imprese vari problemi che il CAC avrebbe dovuto individuare nell'ambito dei suoi obblighi di sorveglianza.
- (21) In base all'esito della visita di valutazione in loco dell'Unione, la Commissione ha invitato il CAC a un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE, che si è tenuta il 12 maggio 2020. In tale occasione sono stati sentiti dal comitato per la sicurezza aerea dell'UE anche i vettori aerei *Aircompany Armenia*, *Atlantis Armenian Airlines*, *Atlantis European Airways*, *Armenia Airways*, *Armenian Helicopters* e *Skyball*.
- (22) Nel corso dell'audizione il CAC ha informato il comitato per la sicurezza aerea dell'UE in merito alle misure di miglioramento della sicurezza attuate dopo essere stato sentito da detto comitato nel novembre 2019, enfatizzando l'impegno profuso per migliorare ulteriormente la sorveglianza della sicurezza in Armenia. In particolare è stato menzionato il sostegno offerto a tale proposito dal governo armeno al CAC. Nel corso dell'audizione sono stati inoltre messi in rilievo i notevoli sforzi compiuti per garantire l'assistenza tecnica e la cooperazione con altri Stati e organizzazioni internazionali.
- (23) Con riferimento alle osservazioni contenute nella relazione sulla visita di valutazione, il CAC ha fornito dettagli circa le misure adottate per quanto riguarda la sua struttura organizzativa in seguito alla visita di valutazione in loco dell'Unione. Nello specifico, ha indicato le misure relative al miglioramento della gestione del personale, ai miglioramenti concernenti il dipartimento operazioni di volo del CAC, il processo di certificazione COA e la formazione degli ispettori del CAC. Il CAC ha altresì fornito dettagli in merito agli sforzi intrapresi per l'elaborazione di un manuale di gestione integrata e di un sistema interno di gestione elettronica dei documenti.
- (24) L'attenzione del comitato per la sicurezza aerea dell'UE è stata richiamata, in particolare, sull'impegno profuso per avviare, di concerto con la Commissione e gli Stati membri dell'UE, una ricertificazione di tutti i vettori aerei certificati in Armenia, in combinazione con il pertinente sostegno all'addestramento operativo del personale.
- (25) Il CAC ha inoltre sottolineato i risultati degli sforzi compiuti per revocare i COA di vettori aerei armeni certificati ritenuti non più conformi alle norme internazionali di sicurezza aerea.
- (26) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE rilevano che la situazione presente è il risultato di un lungo periodo di inefficienza e negligenza. Essi riconoscono inoltre gli sforzi compiuti e incoraggiano il CAC a proseguire nella direzione intrapresa. Rilevano l'importanza del ruolo rivestito dal governo armeno a tale riguardo ed esprimono parimenti la loro volontà di sostenere il CAC e a collaborare ai suoi sforzi. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dell'UE prendono atto con soddisfazione delle capacità e dell'impegno personali del presidente del CAC nel perseguire tali sforzi.
- (27) In base a tutti i dati disponibili, tra cui in particolare quelli emersi dalla visita di valutazione in loco dell'Unione, si deve tuttavia concludere che le capacità del CAC di sorvegliare le attività di trasporto aereo in Armenia sono insufficienti e non conformi alle norme internazionali di sicurezza minime applicabili. Saranno necessari ulteriori miglioramenti significativi delle capacità del CAC al fine di porre rimedio alle attuali carenze in materia di sicurezza. A motivo delle notevoli carenze individuate a livello della gestione e della formazione del personale, della funzione di gestione della qualità, che si sommano alle inadeguate attività di certificazione e all'inefficacia della sorveglianza dei vettori aerei, è dimostrato che il CAC non dispone della capacità sufficiente per attuare le pertinenti norme internazionali di sicurezza e che la sua capacità di sorveglianza non è atta a garantire che le operazioni dei vettori aerei da esso certificati siano costantemente condotte in conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

- (28) *Aircompany Armenia* gestisce una flotta di due aeromobili Boeing B737. Secondo quanto dalla stessa affermato, la società è strettamente legata a *Georgian Airways*, un vettore aereo certificato in Georgia con il quale *Aircompany Armenia* ha stipulato solidi accordi a livello amministrativo e operativo. A tale riguardo, in occasione della visita di valutazione in loco dell'Unione è emerso che l'addestramento dei piloti di *Aircompany Armenia* si è svolto in conformità alle procedure di *Georgian Airways* anziché alle proprie.
- (29) Dalla visita di valutazione in loco dell'Unione è risultato che *Aircompany Armenia* impiega personale che conosce bene i sistemi e i manuali disponibili per la gestione delle varie operazioni. La maggior parte delle carenze o dei problemi riscontrati nel corso della visita riguarda la chiarezza delle procedure e il controllo delle attività in subappalto, che sono in gran parte svolte da *Georgian Airways*.
- (30) È tuttavia evidente che il sistema di monitoraggio della conformità di *Aircompany Armenia* debba essere ulteriormente sviluppato al fine di garantire l'individuazione di non conformità alle normative nazionali e alle disposizioni del manuale operativo approvato, anche in relazione al sistema di conservazione della documentazione.
- (31) Nel corso dell'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE, *Aircompany Armenia* ha fornito dettagli in merito al rispetto delle misure adottate in risposta alle osservazioni e alle raccomandazioni risultanti dalla visita di valutazione in loco dell'Unione, affermando che è stato dato seguito a sei delle sette osservazioni. A tale riguardo non è stato tuttavia fornito alcun elemento di prova.
- (32) *Atlantis Armenian Airlines* è un vettore aereo armeno che impiega un aeromobile Let L-410. Nel corso dell'audizione il vettore aereo ha tracciato un quadro generale della società, descrivendo anche le risorse disponibili, il piano di sviluppo della flotta, il sistema di gestione della sicurezza («SMS») e il programma di controllo dei dati relativi al di volo.
- (33) *Atlantis European Airways* gestisce una flotta di tre aeromobili Airbus A320. Nel corso dell'audizione il vettore aereo ha presentato la mission aziendale, la struttura organizzativa, il piano di formazione per il personale e i risultati del SAFA dell'anno precedente. Ha inoltre fornito informazioni circa i risultati dell'audit dell'AESA come TCO.
- (34) *Armenia Airways* è un vettore aereo armeno certificato che dispone di una flotta composta da un aeromobile British Aerospace Bae-146-300.
- (35) Nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione il gruppo di valutazione ha individuato varie carenze che richiedono un'attenzione immediata, segnatamente per quanto riguarda la registrazione e il monitoraggio degli audit e dei rilievi evidenziati. Il gruppo di valutazione ha inoltre riscontrato elementi di prova attestanti l'inefficacia del sistema di gestione della qualità; tenendo conto dei piani di sviluppo di *Armenia Airways*, è opportuno che la società si adoperi per istituire un sistema di monitoraggio della conformità pienamente funzionale, atto a individuare le eventuali carenze che potrebbero incidere sulle operazioni e a garantire la conformità al manuale operativo approvato. Si dovrebbe prestare particolare attenzione all'addestramento dei piloti, affinché gli equipaggi dispongano delle necessarie competenze.
- (36) Nel corso dell'audizione *Armenia Airways* ha presentato una panoramica del vettore aereo e delle misure adottate in seguito alla visita di valutazione in loco dell'Unione. In base alle informazioni fornite in sede di audizione, è stato dato seguito a tutte le osservazioni sollevate dal gruppo di valutazione, fatta eccezione per due, che il vettore aereo non ha accettato. A tale riguardo non è stato tuttavia fornito alcun elemento di prova.
- (37) *Armenian Helicopters* è un vettore aereo privato armeno che impiega elicotteri per effettuare voli charter nazionali e internazionali nonché trasporti medici di emergenza. Nel corso dell'audizione il vettore aereo ha presentato la struttura e il funzionamento del suo SMS.
- (38) *Skyball* è un vettore aereo armeno che impiega un pallone ad aria calda. Nel corso dell'audizione il vettore aereo ha fornito una panoramica della sua organizzazione e delle attività che svolge nonché informazioni relative al suo SMS.
- (39) Nessuna delle informazioni o delle prove presentate dai vettori aerei prima o durante l'audizione ha fornito alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea dell'UE la garanzia che le carenze nella sorveglianza della sicurezza da parte del CAC possano essere mitigate dai sistemi di conformità e di sicurezza di cui i vettori aerei dispongono.

- (40) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei dell'Armenia, vi siano motivi che giustificano la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione e l'inclusione di tutti i vettori aerei certificati in Armenia nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (41) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Armenia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Armenia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

Vettori aerei della Repubblica del Congo

- (42) Nel 2009 vettori aerei della Repubblica del Congo sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽⁶⁾.
- (43) Con lettera del 19 dicembre 2019 la Commissione ha chiesto all'*Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)* («ANAC Congo») un elenco di documenti relativi alla sua struttura, al sistema di sorveglianza e alle sue attività, compresi i provvedimenti attuativi adottati dal 2017, nonché l'elenco aggiornato dei titolari di COA e degli aeromobili immatricolati.
- (44) Il 5 febbraio 2020 l'ANAC Congo ha fornito le informazioni richieste. L'ANAC Congo ha inoltre comunicato alla Commissione che, successivamente all'ultimo aggiornamento fornitole, erano stati revocati i COA dei vettori aerei *Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines SA* e *Mistral Aviation* ed era stato certificato il nuovo vettore aereo *Société Nouvelle Air Congo* (AOC No. CG-CTA 004). L'ANAC Congo non ha fornito elementi di prova attestanti che la sorveglianza della sicurezza di tale vettore aereo sia garantita in conformità alle norme internazionali di sicurezza. Poiché l'ANAC Congo non ha dimostrato sufficiente capacità di attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, il rilascio del COA a tale nuovo vettore aereo non garantisce una sufficiente conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (45) La Commissione osserva che, secondo la missione coordinata di convalida dell'ICAO avvenuta nel giugno 2019, l'effettiva attuazione delle norme internazionali di sicurezza nella Repubblica del Congo è aumentata fino a raggiungere il 66,99 %. Sebbene l'ANAC Congo abbia conseguito evidenti progressi nelle sue capacità relative alla sorveglianza della sicurezza, tali progressi dovrebbero essere verificati nel corso di una visita di valutazione in loco dell'Unione presso l'ANAC Congo e presso determinati vettori aerei certificati nella Repubblica del Congo prima di prendere in considerazione qualsivoglia decisione relativa alla revoca di un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (46) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei della Repubblica del Congo soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di includere *Société Nouvelle Air Congo* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e di depennare *Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines SA* e *Mistral Aviation* da tale allegato.
- (47) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica del Congo, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati nella Repubblica del Congo alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo

- (48) Nel 2006 vettori aerei della Repubblica democratica del Congo sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽⁷⁾.
- (49) Nell'ambito delle sue continue attività di monitoraggio, il 22 aprile 2020 la Commissione ha chiesto all'*Autorité de l'Aviation Civile* della Repubblica democratica del Congo («AAC/RDC») di fornire un elenco di tutti i titolari di COA certificati nella Repubblica democratica del Congo.

⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 1144/2009 della Commissione, del 26 novembre 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 312 del 27.11.2009, pag. 16).

⁽⁷⁾ Regolamento (CE) n. 910/2006 della Commissione, del 20 giugno 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 (GU L 168 del 21.6.2006, pag. 16).

- (50) Il 6 maggio 2020 l'AAC/RDC ha comunicato alla Commissione che, successivamente all'ultimo aggiornamento fornitole, era stato certificato il nuovo vettore aereo *Mwant JET* (AOC No. AAC/DG/OPS-09/09). Il 13 maggio 2020 ha inoltre comunicato che i vettori aerei *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo Airlines*, *Mango Airlines*, *Serve Air*, e *Will Airlift* avevano cessato le loro operazioni di volo senza essere mai stati titolari di un COA. Ha inoltre comunicato alla Commissione che i vettori aerei *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair* e *Transair Cargo Services* non sono titolari di un COA e che sono attualmente impegnati nel processo di certificazione. Ha infine comunicato alla Commissione che il nome del vettore aereo *Services Air* era cambiato e che il vettore aereo è ora titolare di un COA con il nome di *Serve Air Cargo*. Poiché l'AAC/RDC non ha dimostrato sufficiente capacità di attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, il rilascio di un COA a tale nuovo vettore aereo non garantisce una sufficiente conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (51) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei della Repubblica democratica del Congo soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di includere *Mwant JET* e *Serve Air Cargo* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e di depernare *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo airlines*, *Mango Airlines*, *Will Airlift*, *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair*, *Transair Cargo Services*, *Serve Air* e *Services Air* da tale allegato.
- (52) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

Vettori aerei della Repubblica dominicana

- (53) Nell'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 non sono mai stati inclusi vettori aerei della Repubblica dominicana.
- (54) Il 15 aprile 2019, a seguito dell'individuazione da parte dell'Agenzia di carenze in materia di sicurezza nel quadro della procedura di autorizzazione TCO e in base all'analisi delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA, la Commissione ha avviato consultazioni con l'*Instituto Dominicano de Aviación Civil* («IDAC») a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (55) Dal 27 al 31 gennaio 2020 esperti della Commissione, dell'Agenzia e degli Stati membri (il «gruppo di valutazione») hanno effettuato una visita di valutazione in loco dell'Unione nella Repubblica dominicana, presso gli uffici dell'IDAC.
- (56) L'IDAC risulta essere un istituto ben organizzato, dotato di personale idoneo e adeguatamente finanziato, che dal 2018 ha iniziato ad attuare moderne tecniche di gestione della sicurezza aerea, con un approccio basato sulla gestione della sicurezza o sulle prestazioni, per integrare le più tradizionali attività di sorveglianza dell'applicazione delle norme basata sulla conformità. Il quadro legislativo (legge sull'aviazione e regolamentazioni tecniche – RAD) sembra integrare debitamente tutti i settori disciplinati dagli annessi della convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, ed è regolarmente modificato.
- (57) Il gruppo di valutazione ha concluso che l'IDAC dispone delle capacità per sorvegliare le attività di trasporto aereo nella Repubblica dominicana. Sebbene all'interno dell'IDAC siano necessari alcuni miglioramenti per quanto riguarda l'efficacia nel far rispettare le norme, in occasione della visita il gruppo di valutazione non ha individuato problemi di sicurezza immediati, né in base a quanto esaminato presso gli uffici dell'IDAC né rispetto a quanto osservato durante le visite effettuate presso una serie di vettori aerei. Il gruppo di valutazione ha tuttavia riscontrato che attualmente l'IDAC non classifica i rilievi secondo la loro criticità per la sicurezza aerea e pertanto i rilievi (con qualsiasi livello di impatto sulla sicurezza), come le semplici osservazioni, sono gestiti allo stesso modo durante il processo di follow-up. Non è stato pertanto possibile dimostrare che l'IDAC o i vettori aerei interessati garantiscano un'adeguata assegnazione di priorità ai rilievi che evidenziano criticità sul piano della sicurezza.
- (58) Sebbene tale situazione possa avere effetti negativi sulla capacità di far rispettare le norme, i punti di forza del sistema, in termini di risorse e regolamentazioni, indicano la presenza delle condizioni necessarie per futuri miglioramenti, mentre le debolezze constatate non evidenziano caratteristiche critiche che possano impedirli.

- (59) Il 15 aprile 2020 l'IDAC ha inviato alla Commissione un piano d'azione per porre rimedio alle carenze osservate e segnalate dal gruppo di valutazione. La Commissione ritiene che le azioni previste, se debitamente attuate nei tempi proposti, dovrebbero risolvere i problemi riscontrati. L'IDAC dovrebbe fornire alla Commissione aggiornamenti periodici sui progressi compiuti nell'attuazione di tali azioni previste.
- (60) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei della Repubblica dominicana, non vi siano motivi che giustificano la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (61) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica dominicana, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati nella Repubblica dominicana alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.
- (62) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Guinea equatoriale

- (63) Nel 2006 vettori aerei della Guinea equatoriale sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽⁸⁾.
- (64) A seguito della visita di valutazione in loco dell'Unione svoltasi nell'ottobre 2017 e dell'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea dell'UE nel novembre 2017, nel dicembre 2018 l'*Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial* («AAGE») ha espresso alla Commissione il suo interesse a riaprire un dialogo sulla modifica dell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda tutti i vettori aerei certificati in Guinea equatoriale.
- (65) Su richiesta, l'AAGE ha presentato alla Commissione informazioni relative ai miglioramenti apportati al suo sistema di sorveglianza della sicurezza. In base alle informazioni ricevute la Commissione prende atto dei progressi conseguiti; osserva tuttavia che sono ancora presenti determinate carenze relative a questioni fondamentali, come l'analisi delle cause di fondo quale elemento chiave per evitare che le non conformità si ripresentino.
- (66) Il 10 marzo 2020 la Commissione, l'Agenzia, gli Stati membri e i rappresentanti dell'AAGE hanno partecipato a una riunione tecnica nel corso della quale l'AAGE ha fornito informazioni sulle sue attività di sorveglianza e sui progressi del piano d'azione correttivo elaborato nel 2017. L'AAGE ha comunicato alla Commissione che le rispettive flotte operative di *Ceiba Intercontinental* e *Cronos Airlines* sono state ridotte a un aeromobile di medie dimensioni per ciascuna.
- (67) Dato che le informazioni attualmente disponibili sono insufficienti per fugare i dubbi circa le carenze esistenti, è opportuno organizzare una nuova visita di valutazione in loco dell'Unione per verificare ulteriormente la capacità della Guinea equatoriale di garantire l'effettiva sorveglianza della sicurezza.
- (68) In base alle informazioni di cui attualmente dispone, conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei della Guinea equatoriale, non vi siano motivi che giustificano la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (69) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Guinea equatoriale, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Guinea equatoriale alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

Vettori aerei del Kazakistan

- (70) Dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 sono stati depennati vettori aerei del Kazakistan nel 2016 ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/2214 della Commissione, dell'8 dicembre 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione (GU L 334 del 9.12.2016, pag. 6).

- (71) Nell'ambito delle continue attività di monitoraggio a seguito del deppennamento del Kazakhstan dall'elenco per la sicurezza aerea, con lettera del 10 febbraio 2020 la Commissione ha informato il comitato per l'aviazione civile del Kazakhstan («CAC KZ») in merito ad alcuni problemi di sicurezza relativi ai vettori aerei certificati da tale comitato, in particolare per quanto riguarda *BEK Air*.
- (72) Il 28 febbraio 2020 il CAC KZ e l'*Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company* («AAK») hanno informato la Commissione in merito alle attività di sorveglianza condotte nei confronti dei vettori aerei certificati in Kazakhstan nel corso degli ultimi tre anni nonché alla sorveglianza effettuata nei riguardi del vettore aereo *BEK Air*. In tale contesto la Commissione ha chiesto al Kazakhstan le prove della sua continuativa capacità di garantire l'effettiva sorveglianza della sicurezza.
- (73) Per quanto concerne in particolare il vettore aereo *BEK Air*, il 21 aprile 2020 è stato revocato il COA di tale vettore aereo. Il COA di un altro vettore aereo, *Azee Air*, è stato sospeso in attesa di ulteriori attività di sorveglianza.
- (74) Pur riconoscendo le recenti misure adottate dall'AAK per migliorare la sua capacità di sorveglianza della sicurezza, la Commissione ha deciso, in base all'analisi della documentazione e delle informazioni fornite, di avviare consultazioni con il CAC KZ e l'AAK in conformità all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (75) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei del Kazakhstan, non vi siano motivi che giustificano la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (76) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Kazakhstan, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Kazakhstan alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.
- (77) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Kirghizistan

- (78) Nel 2006 vettori aerei del Kirghizistan sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽¹⁰⁾.
- (79) Il 2 agosto 2019 la Commissione ha chiesto all'agenzia dell'aviazione civile della Repubblica del Kirghizistan («CAA KG») un elenco di documenti relativi alla sua struttura, al suo sistema di sorveglianza e alle sue attività, compresi i provvedimenti attuativi adottati dal 2017, nonché l'elenco aggiornato dei titolari di COA e degli aeromobili immatricolati.
- (80) Il 10 settembre 2019 la CAA KG ha fornito le informazioni richieste; ha inoltre comunicato alla Commissione che, dall'ultimo aggiornamento fornitole, sono stati revocati i COA dei vettori aerei *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* e *Valor Air* ed è stato certificato il nuovo vettore aereo *Air Company Air KG* (AOC No. 50). Poiché la CAA KG non ha dimostrato sufficiente capacità di attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, il rilascio di un COA a tale nuovo vettore aereo non garantisce una sufficiente conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (81) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei del Kirghizistan soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di includere *Air Company Air KG* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e di deppennare *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* e *Valor Air* da tale allegato.
- (82) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Kirghizistan, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Kirghizistan alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

⁽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).

Vettori aerei della Libia

- (83) Nel 2014 vettori aerei della Libia sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽¹¹⁾.
- (84) Nell'ambito delle sue continue attività di monitoraggio, il 22 aprile 2020 la Commissione ha chiesto all'Autorità dell'aviazione civile della Libia («LCAA») di fornire un elenco di tutti i titolari di COA certificati in Libia.
- (85) Il 4 maggio 2020 la LCAA ha comunicato alla Commissione che è stato revocato il COA del vettore aereo *Ghadames Air Transport* e che sono stati certificati i nuovi vettori aerei *Al Maha Aviation* (AOC No. 030/18) e *Libyan Wings Airlines JSC* (AOC No. 029/15). Poiché la LCAA non ha dimostrato sufficiente capacità di attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, il rilascio di COA a tali nuovi vettori aerei non garantisce una sufficiente conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (86) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che, per quanto riguarda i vettori aerei della Libia, l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di includere *Al Maha Aviation* e *Libyan Wings Airlines JSC* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e di depennare *Ghadames Air Transport* da tale allegato.
- (87) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Libia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Libia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

Vettori aerei del Nepal

- (88) Nel 2013 vettori aerei del Nepal sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽¹²⁾.
- (89) Nell'ambito delle sue continue attività di monitoraggio, il 22 aprile 2020 la Commissione ha chiesto all'Autorità dell'aviazione civile del Nepal («CAAN») di fornire un elenco di tutti i titolari di COA certificati in Nepal.
- (90) Il 3 maggio 2020 la CAAN ha comunicato alla Commissione che è stato revocato il COA del vettore aereo *Air Kasthamandap* e che sono stati certificati i nuovi vettori aerei *Heli Everest* (AOC No. 086/2016) e *Kailash Helicopter Services* (AOC No. 087/2018). Ha inoltre comunicato che *Muktinath Airlines* ha modificato il proprio nome in *Prabhu Helicopters*. Poiché la CAAN non ha dimostrato sufficiente capacità di attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, il rilascio di COA a tali nuovi vettori aerei non garantisce una sufficiente conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (91) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che, per quanto riguarda i vettori aerei del Nepal, l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di includere *Heli Everest* e *Kailash Helicopter Services* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e di depennare *Air Kasthamandap* da tale allegato.
- (92) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Nepal, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Nepal alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

Vettori aerei della Sierra Leone

- (93) Nel 2006 vettori aerei della Sierra Leone sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1318/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 355 del 12.12.2014, pag. 8).

⁽¹²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1264/2013 della Commissione, del 3 dicembre 2013, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 326 del 6.12.2013, pag. 7).

⁽¹³⁾ Regolamento (CE) n. 910/2006 della Commissione, del 20 giugno 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 (GU L 168 del 21.6.2006, pag. 16).

- (94) Nell'ambito delle sue continue attività di monitoraggio, il 22 aprile 2020 la Commissione ha chiesto all'Autorità dell'aviazione civile della Sierra Leone («SLCAA») di fornire un elenco di tutti i titolari di COA certificati in Sierra Leone.
- (95) Il 2 maggio 2020 la SLCAA ha informato la Commissione che sono stati revocati i COA dei vettori aerei *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* e *Teebah Airways* e che attualmente non vi sono titolari di COA in Sierra Leone.
- (96) Poiché la SLCAA non ha dimostrato sufficiente capacità di attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, il rilascio di COA a tali nuovi vettori aerei non garantisce una sufficiente conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (97) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei della Sierra Leone soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di depennare i vettori aerei *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* e *Teebah Airways* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (98) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (99) Gli articoli 5 e 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconoscono la necessità che le decisioni vengano prese rapidamente e, ove opportuno, con urgenza, date le implicazioni in termini di sicurezza. È pertanto essenziale, per la protezione delle informazioni sensibili e dei viaggiatori, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione siano pubblicate ed entrino in vigore immediatamente dopo la loro adozione.
- (100) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea dell'UE istituito dal regolamento (CE) n. 2111/2005,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

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

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 2 giugno 2020

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

ALLEGATO I

«ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NELL'UNIONE, CON ECCEZIONI ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Armenia
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia

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

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
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenia
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Armenia
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 069	N.A.	Armenia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Repubblica del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Sconosciuto	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (RDC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	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	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	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)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Gibuti
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/DGA-C/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
<i>Cronos AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGA-C/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Eritrea
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Kirghizistan
<i>AIR COMPANY AIR KG</i>	50	Sconosciuto	Kirghizistan
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kirghizistan
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kirghizistan
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kirghizistan
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme.			Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Libia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Libia
<i>AFRIQYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Libia
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Libia
<i>AL MAHA AVIATION</i>	030/18	Sconosciuto	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
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	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 della Moldova responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Moldova, Fly One e Aerotranscarga, compresi i seguenti:			Moldova
Î.M «VALAN ICC» SRL	MD009	VLN	Moldova
CA «AIM AIR» SRL	MD015	AAM	Moldova
CA «AIR STORK» SRL	MD018	MSB	Moldova
Î M «MEGAVIATION» SRL	MD019	ARM	Moldova
CA «PECOTOX-AIR» SRL	MD020	PXA	Moldova
CA «TERRA AVIA» SRL	MD022	TVR	Moldova
CA «FLY PRO» SRL	MD023	PVV	Moldova
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Nepal responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Sconosciuto	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Sconosciuto	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Sconosciuto	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Sconosciuto	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Sconosciuto	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Sconosciuto	Nepal
MAKALU AIR	057 A/2009	Sconosciuto	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Sconosciuto	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Sconosciuto	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal

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
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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sao Tomé e Principe
AFRICAS CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Principe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP.	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336).	Comore
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Tutti gli aeromobili del tipo Fokker F100 e del tipo Boeing B747.	Aeromobili del tipo Fokker F100, come indicato nel COA; aeromobili del tipo Boeing B747, come indicato nel COA.	Iran
AIR KORYO	GAC-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 nell'allegato B possono essere autorizzati a esercitare i diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (*wet-leased*) da un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.»