

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/963 DELLA COMMISSIONE**del 16 giugno 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****(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⁾ ha istituito l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione, di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (2) Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea («EASA») hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi e organizzazioni internazionali. È opportuno aggiornare l'elenco in base a tali informazioni.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o attraverso le autorità competenti per la sorveglianza regolamentare nei loro confronti, dei fatti salienti e delle considerazioni che costituirebbero la base della decisione di imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o di modificare le condizioni del divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di presentare osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione nonché dal comitato istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio ⁽³⁾ («comitato per la sicurezza aerea»).
- (5) La Commissione ha tenuto al corrente il comitato per la sicurezza aerea delle consultazioni congiunte in corso, nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione ⁽⁴⁾, con le autorità competenti e i vettori aerei dei seguenti paesi: Angola, Botswana, Georgia, Repubblica di Guinea, India, Indonesia, Iran, Kazakistan, Madagascar, Mozambico, Sudan, Taiwan, Thailandia e Zambia. La Commissione ha inoltre fornito informazioni allo stesso comitato sulla situazione della sicurezza aerea in Afghanistan, Iraq, Repubblica del Kirghizistan, Libano, Pakistan, Ucraina e Zimbabwe e sulle consultazioni tecniche con la Federazione russa.
- (6) L'EASA ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea i risultati emersi dalle relazioni di audit effettuate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale («ICAO») nell'ambito dello *Universal Safety Oversight Audit Programme* dell'ICAO. In tale contesto, gli Stati membri sono stati invitati a dare la priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata da Stati nei cui confronti l'ICAO ha rilevato

⁽¹⁾ GUL 344 del 27.12.2005, pag. 15.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce l'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 (GUL 84 del 23.3.2006, pag. 14).

⁽³⁾ Regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GUL 373 del 31.12.1991, pag. 4).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 84 del 23.3.2006, pag. 8).

criticità significative in materia di sicurezza (*Significant Safety Concerns* — SSC) o che l'EASA ritiene affetti da gravi carenze nel sistema di sorveglianza della sicurezza. Oltre alle consultazioni avviate dalla Commissione ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005, con la priorità data alle ispezioni di rampa si potranno acquisire informazioni più vaste sulle prestazioni di sicurezza dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata nei suddetti Stati.

- (7) L' EASA ha anche informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dei risultati emersi dall'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 ⁽¹⁾.
- (8) L'EASA ha inoltre informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito ai progetti di assistenza tecnica attuati negli Stati interessati da misure o da azioni di monitoraggio ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005, fornendo informazioni riguardo ai programmi e alle richieste di ulteriore assistenza tecnica e di cooperazione tese a migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile e a risolvere eventuali casi di inosservanza delle vigenti norme internazionali dell'aviazione civile. Gli Stati membri sono stati invitati a rispondere a siffatte richieste su base bilaterale in coordinamento con la Commissione e con l'EASA. In proposito, la Commissione ha sottolineato l'utilità di informare la comunità internazionale del trasporto aereo, soprattutto attraverso la banca dati SCAN (*Safety Collaborative Assistance Network*) dell'ICAO, sull'assistenza tecnica fornita dall'Unione e dai suoi Stati membri allo scopo di migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.
- (9) Eurocontrol ha aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sullo status della funzione di allarme SAFA e sulla statistica recente riguardo ai messaggi di allerta per i vettori aerei soggetti a un divieto operativo.

Vettori aerei dell'Unione

- (10) In seguito all'esame da parte dell'EASA delle informazioni raccolte con le ispezioni di rampa effettuate su aeromobili di vettori aerei dell'Unione o le ispezioni di standardizzazione effettuate dall'EASA stessa, nonché le ispezioni e gli audit specifici effettuati dalle autorità aeronautiche nazionali, vari Stati membri hanno adottato determinate misure applicative, informando di conseguenza la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. La Norvegia ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea delle decisioni da essa adottate riguardo al vettore *Airwing A/S*.
- (11) Gli Stati membri hanno ribadito la loro disponibilità a intervenire se necessario qualora venissero a conoscenza di rischi imminenti dovuti alla non conformità di vettori aerei dell'Unione alle pertinenti norme di sicurezza.

Vettori aerei dell'Angola

- (12) Il regolamento (CE) n. 474/2006 consente al vettore aereo *TAAG Angola Airlines*, certificato in Angola, di operare nell'Unione con quattro aeromobili del tipo Boeing 737-700 aventi le sigle di immatricolazione D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ, tre aeromobili del tipo Boeing 777-200 aventi le sigle di immatricolazione D2-TED, D2-TEE e D2-TEF e tre aeromobili del tipo Boeing 777-300 aventi le sigle di immatricolazione D2-TEG, D2-TEH e D2-TEI.
- (13) In data 25 aprile 2016, *TAAG Angola Airlines* ha trasmesso attraverso le autorità competenti dell'Angola (*Instituto Nacional da Aviação Civil* — INAVIC), la richiesta di includere nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 un nuovo aeromobile del tipo Boeing 777-300, avente sigla di immatricolazione D2-TEJ e un nuovo aeromobile del tipo Boeing 737-700, avente sigla di immatricolazione D2-TBK.
- (14) Nell'ambito della procedura per essere autorizzato in quanto operatore di paesi terzi di cui al regolamento (UE) n. 452/2014 ⁽²⁾, *TAAG Angola Airlines* intrattiene da novembre 2014 un dialogo continuo con l'EASA e fornisce dati di fatto e informazioni sulla propria flotta di aeromobili e sulle proprie attività. Tale processo è culminato in un audit TCO in loco, svoltosi dall'1° al 3 febbraio 2016. Il gruppo incaricato dell'audit ha identificato alcuni

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5.2014, pag. 12).

rilievi di livello 2 e ha presentato un'osservazione relativamente alla parte TCO. TAAG Angola Airlines ha presentato un piano di azioni correttive all'EASA, che è stato accettato, e i rilievi identificati sono in corso di risoluzione.

- (15) Il dialogo continuo avviato con TAAG Angola Airlines, i dati precisi e dettagliati che TAAG Angola Airlines ha comunicato sulla propria flotta e sulle operazioni da essa svolte nonché l'esito positivo degli audit TCO in loco indicano che TAAG Angola Airlines è in grado di gestire i suoi aeromobili Boeing 737-700, Boeing 777-200 e 777-300 nel rispetto delle norme di sicurezza internazionali. Oltre ad accogliere la richiesta di TAAG Angola Airlines, la Commissione ritiene quindi opportuno sollevare parzialmente l'attuale divieto, autorizzando TAAG Angola Airlines a operare nell'Unione con gli aeromobili della sua flotta del tipo Boeing 737-700, Boeing 777-200 e Boeing 777-300.
- (16) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto opportuno modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione in modo da includere tutti gli aeromobili del tipo Boeing 737-700, Boeing 777-200 e Boeing 777-300 di TAAG Angola Airlines nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006, in quanto aeromobili autorizzati a operare nell'Unione.
- (17) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità di TAAG Angola Airlines alle pertinenti norme di sicurezza attribuendo priorità alle ispezioni di rampa da effettuare sugli aeromobili di questo vettore aereo in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei del Botswana

- (18) Con lettera del 23 dicembre 2015 indirizzata alla Commissione, l'autorità per l'aviazione civile del Botswana (*Civil Aviation Authority of Botswana* — CAAB) ha fornito informazioni sui progressi nel campo della risoluzione delle SSC e di altri rilievi individuati dall'ICAO. I risultati della missione di convalida coordinata dell'ICAO attestano un miglioramento fino al 71 % dell'effettiva applicazione delle norme di sicurezza internazionali. Basandosi su ciò, il 31 dicembre 2015 l'ICAO ha confermato che entrambe le SSC sono state risolte. La CAAB ha fornito ulteriori informazioni sul sistema di sorveglianza della sicurezza esercitata sui vettori aerei certificati in Botswana.
- (19) La miglior applicazione delle norme di sicurezza internazionali e le informazioni sulla sicurezza disponibili indicano che la CAAB ha compiuto notevoli progressi e che non esistono tendenze negative residue sulla sicurezza dei vettori aerei certificati in Botswana che possano destare preoccupazioni dal punto di vista della sicurezza aerea.
- (20) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che non esista attualmente alcun motivo di modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione mediante l'inclusione di vettori aerei del Botswana.

Vettori aerei della Georgia

- (21) In aprile 2016 l'ICAO ha riesaminato le azioni correttive adottate dalle autorità dell'aviazione civile della Georgia (*Civil Aviation Authority of Georgia* — GCAA) per porre rimedio alla SSC relative alla procedura per il rilascio della certificazione di operatore aereo. Questa SSC era stata individuata durante la missione di convalida coordinata dell'ICAO di ottobre 2013. Sulla base di tale riesame, l'ICAO ha accertato che le azioni correttive prese da GCAA avevano risolto la SSC.
- (22) La miglior applicazione delle norme di sicurezza internazionali e le informazioni sulla sicurezza disponibili indicano che la GCAA è decisamente impegnata a risolvere le carenze di sicurezza e che non esistono tendenze negative residue sulla sicurezza di vettori aerei certificati in Georgia che possano destare preoccupazioni dal punto di vista della sicurezza aerea.
- (23) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che non esista attualmente alcun motivo di modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione mediante l'inclusione di vettori aerei della Georgia.

Vettori aerei della Repubblica di Guinea

- (24) Come convenuto con la Commissione nel corso della riunione tecnica svoltasi a Bruxelles nel gennaio 2013, l'autorità competente della Repubblica di Guinea (*Direction nationale de l'aviation civile — DNAC*) ha inviato alla Commissione a scadenze regolari informazioni sull'avanzamento del piano di azioni correttive approvato dall'ICAO nel dicembre 2012, nonché su tutte le attività ad esso collegate.
- (25) L'ultima relazione sui progressi compiuti presentata da DNAC pervenuta alla Commissione il 3 maggio 2016, illustra le attività e gli sviluppi più recenti riguardo all'attuazione del piano di azioni correttive che attualmente si concentra sulla formazione degli ispettori nelle seguenti aree: operazioni, aeronavigabilità, certificazione del personale, aeroporti, continuità delle procedure di certificazione dei vettori aerei e programma di sorveglianza. È stata completata la procedura di certificazione in 5 fasi conformi alle norme ICAO del vettore aereo *Konair Guinée* e in data 17 settembre 2015 tale vettore aereo ha ottenuto il proprio certificato di operatore aereo («AOC») (AOC n. 03/DNAC/2015)]. Altri tre vettori, ossia *Sahel Aviation Service Guinée*, *Fly Nimba Airlines* e *Ijet Aviation*, stanno continuando la loro procedura di certificazione. Secondo DNAC, è stato elaborato e attuato un programma di sorveglianza.
- (26) Dal 23 al 29 novembre 2016 dovrebbe aver luogo una missione di convalida coordinata dell'ICAO.
- (27) La graduale attuazione del piano di azioni correttive, approvato dall'ICAO nel dicembre 2012, e le informazioni sulla sicurezza ora disponibili non giustificano attualmente la decisione di imporre divieti o restrizioni operative a vettori aerei certificati nella Repubblica di Guinea. Tuttavia la Commissione intende continuare a seguire da vicino la situazione, tenendo conto dell'esito della missione di convalida coordinata dell'ICAO di novembre 2016.
- (28) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che non esista attualmente alcun motivo di modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione mediante l'inclusione di vettori della Repubblica di Guinea.
- (29) Se nuove informazioni attinenti alla sicurezza indicassero l'esistenza di rischi imminenti dovuti a non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe essere costretta a intervenire ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'India

- (30) In data 3 maggio 2016 si sono tenute consultazioni tecniche tra la Commissione, l'EASA, uno Stato membro e i rappresentanti della direzione generale dell'aviazione civile dell'India (*Directorate General of Civil Aviation of India — DGCA* indiana) nonché del vettore aereo *Air India*, certificato in India. Le consultazioni si sono svolte grazie alla disponibilità in precedenza dimostrata dalla DGCA indiana intavolare consultazioni tecniche con la Commissione per discutere gli obblighi della DGCA indiana nel campo della certificazione e della sorveglianza, per quanto riguarda vettori aerei dell'India da essa certificati.
- (31) Nel corso di tali consultazioni, la DGCA indiana ha fornito la sua analisi delle prestazioni dei vettori aerei indiani, tra cui *Air India*, nell'ambito del programma SAFA. La DGCA indiana ha comunicato di aver istituito un'apposita unità per le ispezioni di rampa che l'assiste nella gestione del programma SAFA. Essa ha inoltre fornito i dati relativi al primo trimestre del 2016 derivanti dalle proprie attività di ispezioni di rampa. La DGCA indiana ha fornito anche dettagli specifici sull'attività di sorveglianza di alcuni vettori aerei indiani. I dati presentati comprendevano una panoramica dell'attività di sorveglianza svolta nel 2015. Infine la DGCA indiana ha fornito un aggiornamento sulle iniziative di sostenibilità da essa intraprese. Tali iniziative comprendono l'assunzione e la formazione di personale qualificato, lo sviluppo e la gestione di banche dati e aggiornamenti sui compiti della ricertificazione.
- (32) *Air India* ha fornito informazioni dettagliate riguardo al suo sistema di gestione della sicurezza e della qualità. Anche *Air India* ha presentato dati analitici della sicurezza del volo per il 2015 nonché il suo approccio alla diffusione di informazioni sulla sicurezza del volo e alla gestione del programma SAFA. I dati SAFA presentati da *Air India* comprendevano l'esame approfondito delle attività SAFA cui tale vettore era stato assoggettato. A tale proposito *Air India* ha fornito una panoramica delle sue procedure e dei suoi processi interni, comprendenti dettagli sull'analisi delle cause di fondo e le conseguenti misure di mitigazione da esso applicate. *Air India* ha inoltre riferito di consultarsi a scadenze regolari con la DGCA indiana, tra l'altro sulle misure di gestione SAFA che esso mette in atto.

- (33) Con lettere del 24 maggio 2016, la Commissione ha ribadito alla DGCA indiana una serie di messaggi, tra cui la necessità di continuare a monitorare attentamente i risultati SAFA dei vettori aerei indiani. La Commissione ha anche replicato a *Air India* di aver preso atto delle misure di gestione SAFA attuate da *Air India*, ma ha affermato che misure di tale tipo devono sfociare in miglioramenti coerenti e sostenibili nell'ambito del programma SAFA. La Commissione ha inoltre ribadito alla DGCA indiana e a *Air India* che, ai sensi del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, l'EASA deve effettuare valutazioni della sicurezza di operatori di paesi terzi e che i risultati ottenuti nell'ambito del programma SAFA sono uno degli elementi chiave di cui l'EASA tiene conto nel corso di tali valutazioni.
- (34) La Commissione ha preso atto delle informazioni fornite dalla DGCA indiana e da *Air India*. In base a tutte le informazioni disponibili, compresi i dettagli forniti dalla DGCA indiana e da *Air India* alla riunione di consultazione tecnica del 3 maggio 2016, e in base ai primi risultati del recente audit condotto dall'EASA presso *Air India* nel quadro del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, si ritiene che per il momento non esistano motivi per imporre divieti o restrizioni operative alle attività di vettori aerei certificati in India. Restano tuttavia necessarie ulteriori consultazioni tecniche affinché le questioni connesse alla sicurezza possano essere affrontate in modo continuativo.
- (35) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che non esista attualmente alcun motivo di modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione mediante l'inclusione di vettori aerei dell'India.
- (36) La Commissione intende proseguire le consultazioni ufficiali con la DGCA indiana in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (37) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza attribuendo priorità alle ispezioni di rampa da effettuarsi sugli aeromobili dei vettori aerei indiani in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (38) Nell'aprile 2016 è stata organizzata in Indonesia una visita di valutazione in loco dell'Unione cui hanno partecipato esperti della Commissione, dell'EASA e degli Stati membri. La visita si è svolta nelle sedi della direzione generale dell'aviazione civile dell'Indonesia (*Directorate General of Civil Aviation* — DGCA indonesiana) e di alcuni vettori aerei certificati in Indonesia, ossia *Citilink*, *Lion Air*, *Batik Air*, *Indonesia Air Asia* e *Aviastar Mandiri* (certificato ai sensi delle norme CASR-135 per servizi regionali e charter).
- (39) Secondo gli esperti la certificazione iniziale dei vettori aerei avviene con l'apposito approccio in cinque fasi e vi è un coordinamento sufficiente con altri servizi all'interno della DGCA indonesiana. Gli audit di certificazione sono documentati, vengono indicati i rilievi e ai vettori aerei viene chiesto un follow-up che includa azioni correttive e analisi delle cause di fondo.
- (40) Gli esperti hanno preso atto del fatto che le attività di sorveglianza (audit e ispezioni) d hanno scadenze annuali e che, in generale, esse hanno luogo nei tempi pianificati. Gli esperti hanno rilevato che numerosi ispettori delle operazioni di volo e della sicurezza in cabina sono stati assunti di recente e quindi devono ancora ricevere una formazione sui metodi di ispezione e sui regolamenti specifici. È inoltre necessario continuare a standardizzare i metodi di lavoro degli ispettori in materia di rendicontazione, comunicazione dei rilievi, accettazione delle misure correttive, compresa l'analisi delle cause di fondo e l'accordo su un calendario per il follow-up.
- (41) La DGCA indonesiana ha potuto dimostrare di aver adottato anche misure applicative. L'AOC di *Aviastar Mandiri* (certificato ai sensi delle norme CASR 121, per operazioni nazionali, di bandiera e supplementari con il numero AOC 121-043) è stato ad esempio revocato per non conformità al regolamento sul numero minimo di aeromobili nella flotta.
- (42) Le prove presentate da *Citilink* durante la visita di valutazione in loco dell'Unione dimostrano che *Citilink* è in grado di soddisfare le norme di sicurezza nazionali e internazionali. È evidente che *Citilink* dispone di un sistema di gestione della sicurezza e della qualità ben sviluppato, di una solida organizzazione di aeronavigabilità continua e che applica un approccio proattivo nei confronti della sicurezza.

- (43) Il *Lion Group* consiste in sei vettori aerei certificati in tre diversi Stati e applica un approccio integrato verso le proprie operazioni e la gestione della sicurezza e della qualità. *Lion Air* e *Batik Air* sono due titolari di AOC certificati in Indonesia all'interno di *Lion Group*. Con piena soddisfazione degli esperti, *Lion Air* e *Batik Air* hanno dimostrato entrambi di disporre di sistemi collaudati per garantire e gestire la sicurezza e la qualità. I dirigenti di entrambi i vettori, così come il management di *Lion Group*, comprendono assai bene tali sistemi e se ne servono per identificare rischi e prendere misure adeguate per ridurre quelli più gravi a livelli accettabili. Secondo gli esperti *Lion Air* e *Batik Air* impiegano equipaggi e personale professionali e dispongono di sistemi adeguati per gestire le varie operazioni. La direzione riceve e tiene conto di informazioni e analisi della sicurezza e della qualità, a livello sia di singolo vettore che di gruppo. La direzione inoltre approva a sua volta le informazioni e le azioni correttive mediante pubblicazioni interne, elettroniche e d'altro tipo.
- (44) La DGCA indonesiana e i vettori aerei *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air* sono stati sentiti dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea in data 31 maggio 2016. La DGCA indonesiana ha descritto la sua attuale struttura organizzativa e informato sul personale assegnato alla direzione per l'aeronavigabilità e le operazioni degli aeromobili nonché sul bilancio disponibile per i compiti di controllo della sicurezza e la formazione degli ispettori. La DGCA indonesiana ha anche descritto le importanti misure prese nello scorso anno, in particolare l'aggiornamento dei regolamenti per la sicurezza aerea civile, l'aggiornamento delle istruzioni degli ispettori, il miglioramento del sistema di gestione delle informazioni di sicurezza e l'avvio dello sviluppo del programma nazionale per la sicurezza. Nella sua presentazione la DGCA indonesiana ha tracciato una sintesi delle azioni correttive rispetto ai rilievi degli esperti durante la visita di valutazione in loco dell'Unione.
- (45) *Citilink* ha presentato il suo piano d'azione correttivo che è stato elaborato in base ai rilievi emersi durante la visita di valutazione in loco dell'Unione. Tale piano d'azione prevede azioni correttive e preventive ed è stato fondato su una solida analisi delle cause di fondo di tali rilievi. Sono stati inoltre sottolineati i più importanti sviluppi intervenuti dal novembre 2015, tra cui il miglioramento dell'attuazione del programma di analisi dei dati di volo, le risorse aggiuntive per la sicurezza e la qualità, nonché lo sviluppo in corso del software dedicato all'eReporting.
- (46) La presentazione di *Lion Air* e *Batik Air* ha messo in evidenza la strategia per i sei vettori aerei appartenenti al *Lion Group*. In base allo sviluppo del mercato la strategia del gruppo si concentra ora sulla crescita in mercati al di fuori dell'Indonesia. *Lion Air* e *Batik Air* hanno presentato il piano d'azione correttivo elaborato in base ai rilievi emersi durante la visita di valutazione in loco dell'Unione. Le misure correttive di questo piano si basano sull'analisi delle cause di fondo di tali rilievi. *Batik Air* ha inoltre spiegato la sua indagine sulla recente invasione di pista da parte di un aeromobile nonché le misure di sicurezza immediatamente messe in atto da *Batik Air* subito dopo l'incidente.
- (47) Nel corso dell'audizione la DGCA indonesiana ha comunicato alla Commissione che negli ultimi sei mesi l'ICAO ha effettuato una convalida al di fuori del sito delle azioni correttive intraprese dalla DGCA indonesiana. Il risultato finale di tale convalida non è ancora disponibile. La DGCA indonesiana ha anche descritto l'impegno da essa assunto con l'Amministrazione federale per l'aviazione (FAA) al fine di migliorare il proprio sistema di sorveglianza della sicurezza. Nel febbraio 2016 la FAA ha svolto una valutazione della sicurezza aerea internazionale (*International Aviation Safety Assessment*) che è risultata in sette rilievi e una visita di follow-up nel maggio 2016. Secondo la DGCA indonesiana, tutti i rilievi sono stati risolti, sebbene FAA abbia chiesto alla DGCA indonesiana di presentare un rendiconto mensile dei progressi nella formazione degli ispettori.
- (48) In base a tutte le informazioni disponibili, compresi i risultati della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione e le informazioni fornite nell'audizione, la Commissione ritiene che la DGCA indonesiana abbia fatto progressi dal 2014. La DGCA indonesiana ha tuttavia chiaramente bisogno di apportare ulteriori miglioramenti, tra l'altro, al proprio sistema di sorveglianza della sicurezza nonché alla formazione e alla standardizzazione dei metodi di lavoro dei suoi ispettori.
- (49) La Commissione ha osservato che *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air* sono in grado di fornire informazioni specifiche riguardo alla condotta sicura delle proprie attività. La Commissione ritiene che tali vettori abbiano dimostrato in misura sufficiente di soddisfare i regolamenti indonesiani e le norme internazionali di sicurezza vigenti.
- (50) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di sopprimere dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 *Aviastar Mandiri* (numero AOC 121-043), *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air*.

- (51) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza attribuendo priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei certificati in Indonesia ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (52) Se nuove informazioni attinenti alla sicurezza indicassero l'esistenza di rischi imminenti dovuti a non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad intervenire nuovamente ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'Iran

- (53) Nel marzo 2010 il vettore aereo *Iran Air*, certificato dall'organizzazione per l'aviazione civile della Repubblica islamica dell'Iran (*Civil Aviation Organisation of the Islamic Republic of Iran* — CAO-IRI), era stato incluso nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006. Nel luglio 2010, in seguito a una visita di valutazione in loco dell'Unione, le restrizioni operative alla flotta di *Iran Air* sono state ulteriormente precisate.
- (54) Nel maggio 2016 ha avuto luogo in Iran una nuova visita di valutazione in loco dell'Unione cui hanno partecipato esperti della Commissione, dell'EASA e degli Stati membri. La visita si è svolta nella sede dell'organizzazione per l'aviazione civile della Repubblica islamica dell'Iran (CAO-IRI) e in vari uffici e sedi di *Iran Air*.
- (55) Gli esperti hanno constatato che la CAO-IRI è un'autorità dell'aviazione civile ben strutturata che, in quanto organismo di regolamentazione, tratta tutti gli aspetti dell'aviazione civile. Essi hanno inoltre riconosciuto che l'Iran dispone di un sistema normativo molto articolato e frequentemente aggiornato. Alla luce dei fatti constatati nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione, gli esperti hanno concluso che la CAO-IRI può e vuole affrontare le carenze nel campo della sicurezza.
- (56) Secondo gli esperti, *Iran Air* ha tenuto conto dei rilievi formulati nel 2010 in occasione della precedente visita di valutazione in loco dell'Unione. La gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità della flotta di Airbus A320 è migliorata ed è ora allo stesso livello di quella della flotta degli Airbus A300 e A310. Gli esperti hanno rilevato che il sistema di gestione della sicurezza di *Iran Air* è migliorato nel corso degli anni ma potrebbe essere migliorato soprattutto riguardo all'applicazione effettiva delle procedure descritte e all'ulteriore integrazione della gestione della sicurezza e della qualità a livello dell'intera impresa. Nel campo dell'aeronavigabilità gli esperti hanno formulato una serie di rilievi che possono contribuire a migliorare ulteriormente la sicurezza e la qualità gestionali di *Iran Air*.
- (57) In data 1° giugno 2016, la CAO-IRI e *Iran Air* sono state sentite dalla Commissione e dal Comitato per la sicurezza aerea. La CAO-IRI ha presentato le attività di trasporto aereo in Iran, la sua struttura organizzativa e una sintesi dei regolamenti sulla sicurezza aerea in Iran. Essa ha anche dato informazioni sulla relazione di audit dell'ICAO che la riguarda e le azioni correttive intraprese. Tali azioni comprendono modifiche legislative affinché CAO-IRI disponga delle risorse e dell'indipendenza necessarie per svolgere le sue funzioni di sorveglianza sulla sicurezza. Tale presentazione ha confermato la generale evoluzione positiva osservata durante la visita di valutazione in loco dell'Unione.
- (58) *Iran Air* ha fornito una panoramica della società, ne ha descritto la flotta, le risorse disponibili, le strutture e ha sottolineato che, a suo giudizio, è in grado di rinnovare e ampliare la propria flotta. *Iran Air* ha inoltre presentato le azioni correttive da esso messe in atto in seguito ai rilievi formulati durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del luglio 2010, nonché i miglioramenti apportati alla gestione dell'aeronavigabilità della flotta degli Airbus A320 e i miglioramenti conseguiti nella gestione della sicurezza e della qualità di tale flotta. *Iran Air* ha poi presentato il piano d'azione correttivo elaborato in base ai rilievi emersi durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del maggio 2016. I principali elementi di tale piano consistono nel miglioramento del programma di analisi dei dati di volo e l'introduzione di un software aggiornato a sostegno del sistema di gestione della sicurezza.
- (59) Una parte significativa della presentazione è stata dedicata ai piani di *Iran Air* per il rinnovo e l'espansione della flotta. *Iran Air* intende aggiungere aeromobili di un tipo già presente nella sua flotta e di introdurre un nuovo tipo di aeromobile. Secondo la loro presentazione è stato istituito un progetto complessivo di gestione del cambiamento, diretto da un gruppo specializzato, così da individuare, gestire e mitigare in modo proattivo eventuali rischi di sicurezza connessi all'introduzione di un nuovo tipo di aeromobile. Le procedure standard documentate sono usate per tutti i cambiamenti esterni e interni dell'attività, passibili di avere effetti negativi sulla sicurezza, e connessi all'introduzione di un nuovo tipo di aeromobile..

- (60) Riguardo tuttavia agli aeromobili del tipo Fokker F100 e Boeing B747 attualmente in servizio nella flotta di *Iran Air*, non sono stati forniti dati pertinenti sui miglioramenti conseguiti nella gestione della loro aeronavigabilità.
- (61) In base a tutte le informazioni disponibili, compresi i risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione del maggio 2016 e l'audizione, la Commissione ritiene che *Iran Air* abbia ottenuto fondamentali miglioramenti nella gestione dell'aeronavigabilità della flotta di Airbus A320 e che tale vettore abbia dimostrato la capacità di introdurre nuovi tipi di aeromobili nella flotta.
- (62) Viene inoltre riconosciuto che la CAO-IRI e *Iran Air* sono animate dalla volontà di collaborare con la Commissione. Si ritiene che la CAO-IRI sia in grado di adempiere alle proprie responsabilità riguardo alla sorveglianza dei vettori aerei certificati in Iran. Per quanto riguarda *Iran Air*, la Commissione ritiene che tale vettore abbia dimostrato in misura sufficiente di soddisfare le norme di sicurezza internazionali vigenti e le pratiche raccomandate. La gestione della flotta di Boeing B747 e Fokker F100 richiede tuttavia ulteriori miglioramenti. In base a quanto precede, la Commissione ritiene che le attuali restrizioni operative imposte a *Iran Air* possono essere revocate, ad eccezione delle restrizioni che ancora gravano sugli aeromobili del tipo Fokker F100 e Boeing B747 nella flotta di *Iran Air*, che devono essere mantenute.
- (63) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto opportuno modificare l'elenco, di cui all'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006, dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per limitare nel caso di *Iran Air* le restrizioni operative a tutti gli aeromobili del tipo Fokker F100 e Boeing B747.
- (64) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza attribuendo priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei certificati in Iran, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (65) Se nuove informazioni attinenti alla sicurezza indicassero l'esistenza di rischi imminenti dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad intervenire nuovamente ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Kazakhstan

- (66) Da luglio 2009 tutti i vettori aerei certificati in Kazakhstan, tranne uno, sono soggetti a un divieto operativo totale, soprattutto perché il comitato per l'aviazione civile del Kazakhstan (*Civil Aviation Committee of Kazakhstan* — CAC), autorità di sorveglianza della sicurezza sui vettori aerei certificati in Kazakhstan, non è in grado di attuare e far applicare le norme di sicurezza internazionali. Il vettore *Air Astana*, certificato in Kazakhstan, è stato escluso dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 nel dicembre 2015 ed è autorizzato ad operare all'interno dell'Unione.
- (67) In aprile 2016 ha avuto luogo in Kazakhstan una missione di convalida coordinata dell'ICAO. Il CAC ha informato la Commissione di aver ottenuto, come risultato, preliminare, un miglioramento dell'applicazione effettiva delle norme di sicurezza internazionali dal 64 % al 74 %. In base ai risultati preliminari della missione coordinata di convalida dell'ICAO, quest'ultimo in data 20 aprile 2016 attestava che il CAC aveva risolto definitivamente la SSC. La relazione finale della missione coordinata di convalida dell'ICAO sarà disponibile in luglio 2016.
- (68) In base alle informazioni attualmente a disposizione della Commissione, è stato concluso che in Kazakhstan il progetto di riforma normativa nel campo dell'aviazione civile ha fatto progressi. Le informazioni sui risultati della missione coordinata di convalida dell'ICAO dell'aprile 2016 non sono tuttavia ancora disponibili. Prima di decidere qualsiasi modifica alle restrizioni sui vettori aerei certificati in Kazakhstan è necessaria una verifica in loco dei progressi del sistema di controllo della sicurezza aerea civile del CAC.
- (69) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che attualmente non sussistano motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori del Kazakhstan.

Vettori aerei del Madagascar

- (70) Il vettore aereo *Air Madagascar*, certificato in Madagascar, è soggetto a restrizioni operative e compare nell'elenco di cui all'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006. Sono proseguite le consultazioni con le autorità competenti del Madagascar (*Aviation Civile de Madagascar — ACM*) e con *Air Madagascar* per ottenere gli aggiornamenti sui progressi compiuti nell'attuazione di azioni correttive.
- (71) In data 2 ottobre 2015 si sono tenute consultazioni tecniche tra esperti della Commissione, dell'EASA e rappresentanti di alto livello dell'ACM e di *Air Madagascar*. Durante tale riunione, l'ACM e *Air Madagascar* hanno fornito informazioni sui progressi compiuti da entrambi per quanto riguarda i rispettivi piani di azioni correttive e preventive messi in atto per correggere le carenze nel campo della sicurezza di cui ai considerando da 66 a 74 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2011 della Commissione ⁽¹⁾. Poiché le carenze nel campo della sicurezza sono state affrontate in modo adeguato, l'ACM, e *Air Madagascar* hanno chiesto un riesame delle restrizioni operative imposte ad *Air Madagascar*.
- (72) Tale richiesta è stata discussa in novembre 2015. Pur riconoscendo i progressi compiuti dall'ACM e da *Air Madagascar*, la Commissione ha concluso che, prima di qualsiasi modifica dell'attuale divieto parziale riguardante *Air Madagascar*, è necessaria una verifica in loco dell'effettiva attuazione delle norme di sicurezza internazionali.
- (73) Nel marzo 2016 gli esperti dell'EASA, accompagnati da un osservatore esperto di uno Stato membro, hanno condotto un audit di *Air Madagascar* nel quadro della richiesta di tale vettore volta a ottenere l'autorizzazione di operatore di un paese terzo ai sensi del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione.
- (74) Nell'ambito di tale audit gli esperti dell'EASA e l'osservatore esperto hanno anche effettuato una visita all'ACM. Durante tale visita l'ACM ha dimostrato al gruppo di esperti l'efficacia del proprio piano di azioni correttive e preventive sviluppato e attuato dopo l'imposizione di restrizioni operative a carico di *Air Madagascar*. L'ACM ha anche dimostrato la sua capacità di soddisfare gli obblighi imposti dalle norme ICAO per la sua attività di certificazione e di sorveglianza. Essa ha dimostrato che, successivamente alla visita di valutazione in loco dell'UE nel febbraio 2014, aveva portato a termine la procedura di ricertificazione di nove vettori aerei, aveva negato il rinnovo della certificazione di operatore aereo a un vettore e aveva proceduto alla certificazione di un nuovo vettore aereo. I fascicoli di certificazione esaminati dal gruppo di esperti sono risultati ben organizzati e strutturati in modo conforme alla procedura di certificazione dell'ICAO. Per quattro operatori è stato riesaminato il programma di sorveglianza e il gruppo di esperti ha osservato che l'ACM era passata da un tradizionale programma di vigilanza a un piano d'attività di sorveglianza basato sul rischio. Il gruppo di esperti ha anche notato che nel campo delle operazioni, del rilascio di licenze e del mantenimento dell'aeronavigabilità, era stato effettivamente svolto il 90 % delle attività programmate per il periodo 2014/2015.
- (75) L'audit effettuato presso *Air Madagascar* ha evidenziato l'efficacia delle azioni correttive e preventive elaborate e attuate da tale vettore aereo. In particolare, *Air Madagascar* ha potuto provare che la sua gestione della flotta di Airbus A340 è identica a quella di tutte le altre sue flotte e che tale flotta è inoltre completamente integrata nei sistemi di gestione della qualità e della sicurezza del vettore. Un campionamento apposito delle attività di *Air Madagascar* non ha rilevato elementi critici di non conformità alle norme di sicurezza internazionali.
- (76) La visita di valutazione in loco del marzo 2016 ha dimostrato, rispetto ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che l'ACM e *Air Madagascar* sono disposti e in grado di rimediare alle carenze di sicurezza residue. È stato inoltre dimostrato che l'ACM dispone della capacità di attuare e, all'occorrenza, far applicare le pertinenti norme internazionali di sicurezza, come i regolamenti sulla sicurezza aerea approvati dall'ACM.
- (77) In base a tutte le informazioni attualmente disponibili, compresi i rilievi della visita di valutazione in loco del marzo 2016, la Commissione ritiene che l'ACM e *Air Madagascar* abbiano ottenuto miglioramenti costanti nel tempo. Viene inoltre riconosciuto che l'ACM e *Air Madagascar* sono animate dalla volontà di collaborare in modo

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2011 della Commissione, del 19 aprile 2011, 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 104 del 20.4.2011, pag. 10).

continuativo con la Commissione. Si ritiene che l'ACM possa adempiere alle proprie responsabilità di sorveglianza dei vettori aerei certificati in Madagascar e che sia ampiamente provato che *Air Madagascar* rispetti le norme di sicurezza internazionali vigenti e le pratiche raccomandate in questo campo.

- (78) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di sopprimere il vettore aereo *Madagascar Air*, certificato in Madagascar, dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (79) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità di *Air Madagascar* alle pertinenti norme di sicurezza attribuendo priorità alle ispezioni di rampa ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. Se da tali ispezioni o da altre informazioni attinenti alla sicurezza emergesse l'esistenza di rischi imminenti dovuti a una mancata conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta a intervenire nuovamente ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Mozambico

- (80) Il progetto di assistenza tecnica, stabilito in seguito alla visita di valutazione in loco dell'Unione, tenutasi nell'aprile 2015, ha proseguito la sua opera di sostegno dell'autorità competente per l'aviazione civile del Mozambico (*Instituto de Aviação Civil de Moçambique* — IACM) in vari campi. La legge che conferisce all'IACM ampi poteri e una vasta autonomia, approvata dal Parlamento con voto unanime in data 30 marzo 2016, è in attesa di promulgazione da parte del capo dello Stato. È stata esaminata in modo approfondito una serie di regolamenti specifici a carattere giuridico e tecnico che si trovano attualmente in fasi di elaborazione o a stadi di approvazione differenti. Prosegue la formazione dell'attuale personale tecnico in materia di aeronavigabilità, operazioni, certificazione del personale, aeroporti, gestione del traffico aereo, gestione delle informazioni aeronautiche e sicurezza aerea. Ha avuto luogo una nuova tornata di assunzioni di personale tecnico per le operazioni, l'aeronavigabilità e la sicurezza aerea. Nel quadro di un protocollo di cooperazione con il Portogallo è stato formato un gruppo di ispettori medici. Continua l'attività per affrontare sistematicamente e chiudere tutti i rilievi ancora in sospeso emersi dall'*Universal Safety Oversight Audit* dell'ICAO in modo da migliorare in modo significativo il livello di applicazione effettiva. Sono continuati i contatti periodici con tutti gli operatori esistenti e hanno avuto luogo varie tornate di discussioni per migliorarne le operazioni. Erano già state individuate tutte le procedure interne dell'IACM che richiedessero una profonda revisione e continuano i lavori per introdurre miglioramenti significativi.
- (81) Il 29 novembre 2013 il vettore aereo *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)* ha subito un incidente in Namibia. In data 30 marzo 2016 la Direzione per le inchieste sugli incidenti aerei in seno al ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti della Repubblica della Namibia ha ufficialmente pubblicato la relazione finale sull'incidente. Essa è giunta alla conclusione che l'incidente è stato il risultato di un'azione intenzionale da parte del capitano. La relazione contiene, tra l'altro, cinque raccomandazioni rivolte all'ICAO e una raccomandazione rivolta all'IACM per imporre la presenza di due membri dell'equipaggio nella cabina di pilotaggio durante tutte le fasi di volo. L'IACM ha messo in atto la raccomandazione con la direttiva sulla sicurezza DOS-02/16 pubblicata nel maggio 2016.
- (82) L'IACM non è tuttavia ancora in grado, in questa fase, di tenere sotto controllo le attività dell'aviazione civile in Mozambico a un livello adeguato e conforme alle norme di sicurezza internazionali. Non esistono pertanto elementi sufficienti a giustificare la decisione di allentare le restrizioni operative che riguardano tutti i vettori aerei certificati in Mozambico.
- (83) Sebbene le misure prese non siano sufficienti a giustificare una modifica del divieto, la situazione è abbastanza promettente da giustificare una visita aggiuntiva di valutazione in loco dell'Unione nei prossimi mesi.
- (84) In base a un elenco fornito dall'IACM in data 13 maggio 2016, sono stati certificati in Mozambico due nuovi vettori aerei: *CHC Helicópteros Lda* (AOC MOZ-22) e *Inter Airways Lda* (AOC MOZ-24). L'IACM non è stata tuttavia in grado di fornire le prove che la sorveglianza di sicurezza sui suddetti vettori aerei sia garantita conformemente alle norme internazionali di sicurezza. Con lo stesso elenco l'IACM ha informato la Commissione che sono stati revocati gli AOC dei vettori aerei *Kaya Airlines Lda* (AOC MOZ-09) e *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* (AOC MOZ-16).
- (85) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 i vettori aerei *CHC Helicópteros Lda* e *Inter Airways Lda* e per escludere da esso i vettori aerei *Kaya Airlines Lda* e *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*.

Vettori aerei della Federazione russa

- (86) Nel periodo trascorso la Commissione, l'EASA e gli Stati membri hanno continuato a monitorare da vicino le prestazioni di sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa e operanti nell'Unione, anche con l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da effettuarsi su determinati vettori aerei russi, in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (87) In data 4 marzo 2016 la Commissione, assistita dall'EASA, ha incontrato i rappresentanti dell'agenzia federale russa per il trasporto aereo (*Russian Federal Air Transport Agency — FATA*). Scopo della riunione era quello di rivedere le prestazioni di sicurezza dei vettori aerei russi sulla base delle ispezioni di rampa SAFA per il periodo compreso tra il 21 febbraio 2015 e il 20 febbraio 2016 e di individuare i casi che meritassero particolare attenzione.
- (88) Durante la riunione la Commissione ha esaminato più in dettaglio i rilievi SAFA di 4 vettori aerei della Federazione russa. La FATA ha informato la Commissione della revoca dell'AOC di uno di questi quattro vettori aerei nel dicembre 2015 e delle azioni intraprese da altri due degli stessi quattro vettori.
- (89) Durante la suddetta riunione la FATA si è inoltre impegnata a intensificare i rapporti con il quarto vettore aereo affinché migliori i propri registri SAFA. Poiché tale vettore aereo aveva presentato all'EASA una domanda di autorizzazione come operatore di paesi terzi ai sensi del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, la Commissione ha colto l'occasione per chiarire i legami tra il regolamento (CE) n. 2011/2005 e il regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione. Dopo ulteriori colloqui tra la FATA e tale quarto vettore, la FATA ha eliminato dal campo di applicazione dell'AOC di tale vettore aereo l'autorizzazione per i voli verso l'UE. Successivamente il suddetto vettore aereo ha deciso di ritirare la propria domanda diretta all'EASA.
- (90) In base all'informazione disponibile, è stato concluso che non fosse necessaria un'audizione delle autorità dell'aviazione russa o dei vettori aerei certificati nella Federazione russa davanti alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea. Si è tuttavia deciso di continuare a tenere riunioni periodiche tra gli esperti della sicurezza della Commissione e delle autorità russe almeno una volta prima di ogni riunione del comitato per la sicurezza aerea.
- (91) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per includervi vettori della Federazione russa.
- (92) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei della Federazione russa alle norme di sicurezza internazionali, attribuendo priorità alle ispezioni di rampa, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (93) Se da tali ispezioni emergesse l'esistenza di rischi imminenti dovuti a una mancata conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta a intervenire nuovamente nei confronti di vettori aerei della Federazione russa ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Sudan

- (94) Nel periodo trascorso, l'autorità per l'aviazione civile sudanese (*Sudan Civil Aviation Authority — SCAA*) si è mantenuta regolarmente in contatto con la Commissione, in particolare per quanto riguarda la valutazione dei vettori aerei registrati in Sudan. Secondo un elenco aggiornato di vettori aerei del Sudan, fornito dalla SCAA il 22 dicembre 2015, non sono stati certificati nuovi vettori aerei e a sei vettori sono stati revocati i rispettivi AOC: *Almajal Aviation Service, Bentiu Air Transport, Dove Airlines, Forty Eight Aviation, Marsland Company* e *Mid Airlines*. Nella stessa lettera la SCAA ha informato la Commissione che il Sudan ha elaborato il proprio manuale «Programma nazionale per la sicurezza» (*State Safety Programme*) e i «Regolamenti per l'aviazione civile sudanese — parte 19 — Gestione della sicurezza» (*Sudan Civil Aviation Regulations Part 19 — Safety Management*), che comprende norme e requisiti normativi affinché i fornitori di servizi possano istituire e mantenere sistemi di gestione della sicurezza.
- (95) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di sopprimere i vettori aerei *Almajal Aviation Service, Bentiu Air Transport, Dove Airlines, Forty Eight Aviation, Marsland Company* e *Mid Airlines* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei di Taiwan

- (96) La Commissione ha proseguito le consultazioni con le autorità competenti di Taiwan, l'Amministrazione dell'aeronautica civile (*Civil Aeronautics Administration — CAA*). In data 23 maggio 2016 ha avuto luogo un incontro tra la Commissione, l'EASA ed esperti della CAA Taiwan e del vettore aereo *TransAsia Airways (TNA)*, certificato a Taiwan.
- (97) Durante l'incontro CAA Taiwan ha presentato lo stato di avanzamento delle azioni concepite dopo gli incidenti e gli inconvenienti occorsi a TNA, nonché i risultati del programma di supervisione per TNA. La CAA Taiwan ha inoltre fatto sapere che sono state accettate ed applicate tutte le raccomandazioni formulate da organismi esterni, in seguito a visite di valutazione in loco nel 2015.
- (98) La CAA Taiwan ha inoltre informato la Commissione che autorizzerà TNA a incrementare le proprie operazioni solo dopo che la CAA Taiwan avrà convalidato l'efficacia delle azioni di mitigazione intraprese da TNA. CAA Taiwan e TNA hanno infine convenuto ulteriori consultazioni tecniche al fine di consentire alla Commissione di seguire l'attuazione dei rispettivi piani di azioni correttive e preventive e per far sì che le questioni relative alla sicurezza possano essere adeguatamente discusse.
- (99) Considerate le informazioni in possesso della Commissione, non è stato ritenuto necessario far comparire la CAA Taiwan e TNA dinanzi al comitato per la sicurezza aerea o imporre restrizioni operative ai vettori aerei di Taiwan.
- (100) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che attualmente non sussistano motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori di Taiwan.

Vettori aerei della Thailandia

- (101) In data 2 maggio 2016 si è tenuta una riunione tecnica nel quadro delle consultazioni attive con l'autorità per l'aviazione civile della Thailandia (*Civil Aviation Authority of Thailand — CAAT*) per mettere al corrente la Commissione sui progressi conseguiti da novembre 2015. La CAAT ha fornito un aggiornamento sulle principali attività di garanzia della sicurezza, compresa la revoca di un AOC, il fermo operativo di un aeromobile per questioni di sicurezza, la radiazione dal registro di aeromobili per incapacità finanziaria dei vettori aerei, il controllo dei tempi di volo e di servizio. La CAAT si è anche soffermata sui progressi per ricertificare gli AOC, ottenuti grazie al sostegno di un organismo esterno, sulla sostenibilità, sul rafforzamento delle capacità organizzative della CAAT e sull'attuale organizzazione interna della CAAT.
- (102) La CAAT ha più volte affermato di considerare molto più importante adottare azioni correttive aventi carattere durevole invece di «scorciatoie». Essa ha spiegato che esiste un sufficiente impegno politico a favore di questo approccio ma che occorre tempo. Con l'entrata in vigore del contratto con un organismo esterno, sarà avviata tra breve la ricertificazione dei vettori aerei allo scopo di ricertificare gli operatori internazionali nei prossimi 9 mesi. Ciò permetterà anche di risolvere la SSC dell'ICAO.
- (103) Quanto al progetto a lungo termine sul rafforzamento delle capacità che la CAAT intende intraprendere con il sostegno dell'EASA nel quadro del memorandum d'intesa firmato nel 2015, la CAAT chiede di inserire esperti dell'EASA in sette dei suoi dipartimenti strategici in modo da formare i dirigenti della CAAT nell'applicazione delle norme di sicurezza internazionali.
- (104) Il governo della Thailandia e la CAAT dimostrano un chiaro impegno a migliorare il sistema di sorveglianza della sicurezza in Thailandia e hanno documentato i notevoli progressi compiuti nel corso dell'anno passato. Inoltre le informazioni sulla sicurezza disponibili riguardo ai vettori aerei certificati dalla Thailandia fanno escludere l'imposizione di un divieto o di restrizioni operative. Per seguire la situazione da vicino dovrebbero proseguire le consultazioni con le autorità della Thailandia ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (105) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che attualmente non sussistano motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei della Thailandia.

- (106) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza attribuendo priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei certificati in Thailandia, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (107) Se nuove informazioni attinenti alla sicurezza indicassero l'esistenza di rischi imminenti dovuti a non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad intervenire nuovamente ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dello Zambia

- (108) Nell'aprile 2016 ha avuto luogo una visita di valutazione in loco dell'Unione in Zambia. Alla visita di valutazione hanno partecipato esperti della Commissione, dell'EASA e degli Stati membri. La visita di valutazione in loco dell'Unione si è svolta presso gli uffici dell'autorità per l'aviazione civile dello Zambia (*Zambia Civil Aviation Authority — ZCAA*) e dei vettori aerei *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* e *Royal Air Charters*, certificati in Zambia.
- (109) Le principali conclusioni della visita di valutazione in loco dell'Unione riguardo a ZCAA si possono così riassumere: Nel complesso la ZCAA vuole e può rimediare alle carenze in materia di sicurezza e ha la capacità di attuare ed, eventualmente, far applicare le pertinenti norme internazionali di sicurezza nonché le proprie prescrizioni per l'aviazione civile dello Zambia. La ZCAA ha potuto dimostrare che, in generale, il suo personale ha sufficiente esperienza ed è qualificato per svolgere correttamente i compiti di vigilanza. D'altro canto, secondo gli esperti sarebbe utile che la ZCAA andasse oltre i progressi finora conseguiti e migliorasse la standardizzazione della sua attività di vigilanza nonché l'addestramento continuo degli ispettori addetti alla vigilanza. Allo stesso modo, ZCAA potrebbe prestare particolare attenzione a migliorare ulteriormente processi e procedure nel campo del controllo e dell'accesso alla documentazione.
- (110) La principale conclusione della visita di valutazione in loco dell'Unione riguardo a *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* è che non manca la volontà né, in generale, la capacità del vettore aereo di rimediare alle carenze in materia di sicurezza. Gli esperti hanno inoltre constatato l'esistenza di prove sufficienti ad attestare che in generale *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* è in grado di garantire la conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza e alle prescrizioni per l'aviazione civile dello Zambia.
- (111) La principale conclusione della visita di valutazione in loco dell'Unione riguardo a *Royal Air Charters* è che non manca la volontà né la capacità del vettore aereo di rimediare alle carenze in materia di sicurezza. Gli esperti hanno inoltre constatato l'esistenza di prove sufficienti ad attestare che *Royal Air Charters* è in grado di garantire la conformità alle pertinenti norme internazionali di sicurezza e alle prescrizioni per l'aviazione civile dello Zambia.
- (112) In data 1 giugno 2016 la ZCAA è stata ascoltata dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea. In tale occasione è stato ascoltato anche il vettore *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)*.
- (113) La ZCAA ha presentato la sua attuale struttura organizzativa, nonché la formazione e le qualifiche dei suoi ispettori, e ha spiegato di essere impegnata a proseguire la standardizzazione delle sue capacità ispettive. Quanto alle attività di certificazione e di sorveglianza, ma ZCAA ha riferito di dover sorvegliare attualmente solo dieci titolari di AOC. La ZCAA ha dato ragguagli sulla loro certificazione e sui principali elementi di sorveglianza cui essi sono sottoposti; inoltre ha sottolineato il suo impegno a proseguire la politica di miglioramento continuo e l'indispensabile opera di standardizzazione della sorveglianza sulla sicurezza.
- (114) La ZCAA ha inoltre illustrato le azioni correttive avviate in seguito ai rilievi emersi durante la visita di valutazione in loco dell'Unione di aprile 2016.
- (115) *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* ha descritto la sua struttura organizzativa, i suoi piani di sviluppo e gli aspetti specifici dei suoi sistemi di gestione della sicurezza e della qualità, tra cui le procedure e i dettagli della sua gestione e valutazione delle relazioni sulla sicurezza. Esso ha anche illustrato le azioni correttive avviate in seguito ai rilievi emersi durante la visita di valutazione in loco dell'Unione di aprile 2016.

- (116) La Commissione ha preso atto del buon livello della presentazione di *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* che ha dimostrato di poter fornire dettagli specifici attinenti alla sicurezza delle proprie operazioni.
- (117) In base alle informazioni disponibili, ai risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione e alle informazioni raccolte nel corso dell'audizione, la Commissione ritiene che sia documentata in misura sufficiente la conformità dei vettori aerei certificati in Zambia alle vigenti norme di sicurezza internazionali e alle pratiche raccomandate.
- (118) In base alle informazioni disponibili, ai risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione e alle informazioni raccolte nel corso dell'audizione, la Commissione ritiene che la ZCAA abbia fatto durevoli progressi. La Commissione riconosce inoltre che la ZCAA è animata dalla volontà di impegnarsi in modo continuativo con la Commissione e che essa fa chiaramente trasparire quanto sia necessario per essa continuare a sviluppare le sue attività di supervisione della sicurezza e le sue procedure di sorveglianza. Si ritiene che la ZCAA abbia la capacità di adempiere alle proprie responsabilità per quanto riguarda la sorveglianza dei vettori aerei certificati in Zambia. Nel corso dell'udienza la ZCAA ha convenuto di proseguire il dialogo sulla sicurezza con la Commissione, anche attraverso ulteriori riunioni o visite se e quando ritenuto necessario dalla Commissione.
- (119) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di sopprimere tutti i vettori certificati in Zambia dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (120) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza attribuendo priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei certificati nello Zambia, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (121) Se nuove informazioni attinenti alla sicurezza indicassero l'esistenza di rischi imminenti dovuti a non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta a intervenire nuovamente ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (122) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (123) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

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

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo a quello della sua 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 16 giugno 2016

*Per la Commissione,
a nome del presidente
Violeta BULC
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 AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate</i> — AOC) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica islamica di Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Repubblica islamica di Afghanistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, inserito nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica d'Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

⁽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 AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate — AOC</i>) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
FLY540	AO 004-01 FLYA	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA N. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA N. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA N. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA N. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA N. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA N. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	TNB	Repubblica del Benin
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Repubblica del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Sconosciuto	Repubblica del Congo

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate — AOC</i>) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
EMERAUDE	RAC06-008	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Sconosciuto	Repubblica del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (DRC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate — AOC</i>) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza delle norme, compresi i seguenti:			Gibuti
DAALLO AIRLINES	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
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate — AOC</i>) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC N. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC N. 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica gabonese responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Afrijet e SN2AG, inclusi nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica gabonese
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Repubblica gabonese
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Repubblica gabonese
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	Repubblica gabonese
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air e Batik Air, compresi i seguenti			Repubblica di Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate — AOC</i>) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	Repubblica di Indonesia
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	Repubblica di Indonesia
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	Repubblica di Indonesia
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	Repubblica di Indonesia
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Repubblica di Indonesia
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Repubblica di Indonesia
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Repubblica di Indonesia
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Repubblica di Indonesia
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	Repubblica di Indonesia
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Repubblica di Indonesia
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Repubblica di Indonesia
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Repubblica di Indonesia
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate — AOC</i>) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
MARTABUANA ABADION	135-049	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MY INDO AIRLINES	121-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NAM AIR	121-058	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Repubblica di Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica di Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica di Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica di Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica di Indonesia
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Repubblica di Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Repubblica di Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica di Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Repubblica di Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica di Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate</i> — AOC) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica di Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakhstan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Repubblica del Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Repubblica del Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Repubblica del Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Repubblica del Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Repubblica del Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Repubblica del Kazakhstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Repubblica del Kazakhstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Repubblica del Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Repubblica del Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Repubblica del Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Repubblica del Kazakhstan
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Repubblica del Kazakhstan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate — AOC</i>) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Repubblica del Kazakistan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Repubblica del Kazakistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Kirghizistan
AIR BISHKEK(ex EASTOK AVIA)	15	EAA	Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan
HELI SKY	47	HAC	Repubblica del Kirghizistan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP INTERNATIONAL (ex S GROUP AVIATION)	45	IND	Repubblica del Kirghizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Repubblica del Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TEZ JET	46	TEZ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme			Liberia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate — AOC</i>) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Libia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Libia
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Mozambico
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate</i> — AOC) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Repubblica del Mozambico
MAKOND, LDA	MOZ-20	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Repubblica del Mozambico
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Nepal responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Repubblica del Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
GOMA AIR	064/2010	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MAKALU AIR	057 A/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Sconosciuto	Repubblica del Nepal

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate — AOC</i>) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Repubblica del Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Repubblica del Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Repubblica del Nepal
SITA AIR	033/2000	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
TARA AIR	053/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Repubblica del 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
AFRICÀS 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 responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Sierra Leone, compresi i seguenti:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (<i>Air Operator Certificate — AOC</i>) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Sudan
<i>ALFA AIRLINES</i>	54	AAJ	Repubblica del Sudan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Repubblica del Sudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Repubblica del Sudan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Repubblica del Sudan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Repubblica del Sudan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Repubblica del Sudan
<i>KUSH AVIATION</i>	60	KUH	Repubblica del Sudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Repubblica del Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	1	SUD	Repubblica del Sudan
<i>SUN AIR COMPANY</i>	51	SNR	Repubblica del Sudan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Repubblica del Sudan»

ALLEGATO II

«ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nell'AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — AOC)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	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
TAAG AN-GOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B737-700, aeromobili del tipo Boeing B777-200 e aeromobili del tipo Boeing B777-300.	L'intera flotta, tranne: aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B737-700, come indicato dall'AOC; aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B737-200, come indicato dall'AOC; e aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B777-300, come indicato dall'AOC.	Repubblica d'Angola
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
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/ MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50, 2 aeromobili del tipo Falcon 900.	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Repubblica gabonese
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/ MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800.	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG.	Repubblica gabonese; Repubblica del Sud Africa
IRAN AIR	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	Tutti gli aeromobili del tipo Fokker F100 e del tipo Boeing B747.	aeromobili del tipo Fokker F100, come indicato nell'AOC; aeromobili del tipo Fokker F100, come indicato nell'AOC.	Repubblica islamica dell'Iran
AIR KORYO	GAC- COA/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⁾ Afrijet è autorizzata a utilizzare solo l'aeromobile specifico indicato per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione.»

⁽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.