

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****(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) In conformità all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea («AESA») hanno comunicato alla Commissione informazioni che sono utili nel contesto 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 loro supervisione regolamentare, riguardo ai fatti e alle considerazioni essenziali che costituirebbero la base per la 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.
- (4) La Commissione ha dato ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare i documenti forniti dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere sentiti dalla Commissione e dal comitato istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio ⁽³⁾ («comitato per la sicurezza aerea»).
- (5) La Commissione ha aggiornato il comitato per la sicurezza aerea in merito alle 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 di Afghanistan, Benin, India, Indonesia, Iran, Kazakistan, Libia, Mozambico, Repubblica del Kirghizistan e Thailandia. Essa ha inoltre fornito al comitato per la sicurezza aerea informazioni riguardo alla situazione della sicurezza aerea in Camerun, Filippine, Iraq, Libano, Nepal, Repubblica democratica del Congo, Repubblica dominicana e Sudan e alle consultazioni tecniche con la Federazione russa.
- (6) L'AESA ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea i risultati delle analisi delle relazioni di audit effettuate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale («ICAO») nel quadro del suo Universal Safety Oversight Audit Programme. In questo contesto gli Stati membri sono stati invitati a dare la priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei autorizzati da Stati riguardo ai quali l'ICAO ha rilevato criticità significative in materia di sicurezza (*Significant Safety Concerns* — «SSC») o per i quali l'AESA ha concluso che esistono notevoli carenze nel sistema di sorveglianza della sicurezza. Oltre alle consultazioni avviate dalla Commissione a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005, la priorità attribuita alle ispezioni di rampa consentirà di ottenere ulteriori informazioni sulle prestazioni in termini di sicurezza dei vettori aerei autorizzati in tali Stati.

⁽¹⁾ GUL 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 (GUL 84 del 23.3.2006, pag. 14).

⁽³⁾ Regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di requisiti tecnici 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).

- (7) L'AESA ha inoltre informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito ai risultati delle analisi delle ispezioni di rampa effettuate nel quadro del programma di valutazione sulla sicurezza degli aeromobili stranieri («SAFA») in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽¹⁾.
- (8) L'AESA 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 controlli a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005. Essa ha 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, al fine di contribuire a correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali dell'aviazione civile applicabili. Gli Stati membri sono stati invitati a rispondere a queste richieste su base bilaterale, in coordinamento con la Commissione e l'AESA. A tale proposito la Commissione ha sottolineato l'utilità di informare la comunità internazionale del trasporto aereo, in particolare attraverso la banca dati della rete di cooperazione e assistenza in materia di sicurezza (*Safety Collaborative Assistance Network* — «SCAN») dell'ICAO, sull'assistenza tecnica prestata dall'Unione e dai suoi Stati membri per migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.
- (9) Eurocontrol ha aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sulla situazione della funzione di allarme SAFA e sulle attuali statistiche relative ai messaggi di allerta per i vettori aerei soggetti a un divieto operativo.

Vettori aerei dell'Unione

- (10) In seguito all'analisi, effettuata dall'AESA, delle informazioni risultanti da ispezioni di rampa su aeromobili di vettori aerei dell'Unione o da ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'AESA, nonché da ispezioni e audit specifici effettuati dalle autorità aeronautiche nazionali, vari Stati membri hanno adottato determinate misure esecutive e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. La Grecia ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito alle misure adottate nei confronti del vettore aereo *Olympus Airways*.
- (11) Gli Stati membri hanno ribadito di essere pronti a intervenire secondo le necessità qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità dei vettori aerei dell'Unione alle pertinenti norme di sicurezza.

Vettori aerei dell'Afghanistan

- (12) Con lettera del 10 gennaio 2016 l'autorità per l'aviazione civile della Repubblica islamica di Afghanistan («ACAA») ha fornito alla Commissione informazioni sui progressi compiuti nell'attuazione della legge sull'aviazione dell'Afghanistan, sulle norme dell'Afghanistan sull'aviazione civile, sull'organizzazione dell'ACAA, comprese la dotazione di personale e la formazione degli ispettori, sulla procedura di certificazione dei vettori aerei, sui risultati delle attività di sorveglianza della sicurezza condotte su vettori aerei certificati in Afghanistan per gli anni 2014 e 2015, sugli eventi rilevanti per la sicurezza riferiti e sulle indagini in materia di incidenti condotte su incidenti recenti.
- (13) Tali informazioni dimostrano che in Afghanistan è stato istituito un sistema di base di sorveglianza della sicurezza, ma che è necessario sviluppare ulteriormente l'effettiva attuazione di tutte le norme internazionali in materia di sicurezza dell'aviazione civile. Le informazioni fornite dall'ACAA sulle attività di sorveglianza della sicurezza sono superficiali. Sebbene l'ACAA abbia dimostrato che nel corso degli audit e delle ispezioni formula rilievi e osservazioni, non sono stati tuttavia adottati elementi di prova attestanti la risoluzione di tali rilievi, in particolare un'analisi delle loro cause profonde e un seguito adeguato da parte dei vettori aerei.
- (14) L'ACAA ha indicato che il vettore aereo *Pamir Airlines* non è più titolare di un certificato di operatore aereo e che i vettori aerei che effettuano un servizio di trasporto passeggeri *Afghan JET International Airlines* (AOC 008) ed *East Horizon Airlines* (AOC 1013) sono stati certificati dall'ACAA. L'ACAA non ha fornito elementi di prova attestanti che la sorveglianza della sicurezza dei due suddetti vettori aerei sia effettuata in conformità alle norme di sicurezza internazionali.
- (15) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per cancellare il vettore aereo *Pamir Airlines* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e per inserire i vettori aerei *Afghan JET International Airlines* ed *East Horizon Airlines* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

⁽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).

Vettori aerei del Benin

- (16) Con lettera del 20 luglio 2016 l'Agence Nationale de l'Aviation Civile del Benin («ANAC Benin») ha informato la Commissione che i certificati di operatore aereo dei vettori aerei *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia JET*, *Benin Littoral Airways* e *Africa Airways* sono stati revocati.
- (17) Con lettera del 18 novembre 2016 l'ANAC Benin ha informato la Commissione che, in seguito all'ultimo aggiornamento fornito alla Commissione, è stato certificato un nuovo vettore aereo, segnatamente *Air Taxi Benin* (AOC n. BEN 004 ATB-5). L'ANAC Benin non ha tuttavia fornito elementi di prova attestanti che la sorveglianza della sicurezza del suddetto vettore aereo sia effettuata in conformità alle norme di sicurezza internazionali.
- (18) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per inserire *Air Taxi Benin* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e per cancellare *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia JET*, *Benin Littoral Airways* e *Africa Airways* dal medesimo allegato.

Vettori aerei dell'India

- (19) L'8 novembre 2016 si sono svolte consultazioni tecniche tra la Commissione, l'AESA, uno Stato membro, rappresentanti della direzione generale dell'aviazione civile dell'India («DGCA indiana») e il vettore aereo *Air India*, certificato in India. Tali consultazioni si sono svolte nell'ambito del precedente accordo con la DGCA indiana, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006, di tenere regolari consultazioni tecniche con la Commissione per esaminare gli obblighi della DGCA indiana di certificazione e sorveglianza dei vettori aerei da essa certificati.
- (20) Nel corso di tali consultazioni la DGCA indiana ha presentato informazioni, tra cui un'analisi effettuata dalla sua unità per le ispezioni di rampa, in merito alle prestazioni dei vettori aerei indiani (tra cui *Air India*) nell'ambito del programma SAFA. In particolare la DGCA indiana ha fornito informazioni dettagliate sulla sua interazione con *Air India* e con altri vettori aerei certificati in India nel quadro dei suoi obblighi di certificazione e di sorveglianza. A tale proposito la DGCA indiana ha presentato una panoramica delle attività di sorveglianza, che comprendeva una sintesi dei dati per il 2015 e il 2016. La DGCA indiana ha inoltre fornito un aggiornamento sul suo programma di potenziamento della gestione di banche dati.
- (21) *Air India* ha fornito informazioni aggiornate in merito al suo programma di gestione SAFA, tra cui figuravano informazioni specifiche sulla gestione delle informazioni relative alle tendenze ricorrenti osservate nell'ambito del programma SAFA. Riguardo al suo sistema di gestione della sicurezza e della qualità *Air India* ha riferito in merito alle sue riunioni interne e alla sua struttura organizzativa, alle modalità di diffusione di informazioni in materia di sicurezza del volo e al suo impegno con le parti interessate interne ed esterne.
- (22) Nel corso di tali consultazioni la Commissione ha ribadito alla DGCA indiana una serie di elementi relativi agli obblighi di certificazione e di sorveglianza della DGCA indiana. In particolare, pur tenendo conto della trasparenza con cui la DGCA indiana ha presentato alla Commissione informazioni relative alla sicurezza, è ancora necessario che la DGCA indiana adotti un approccio proattivo nell'ottica di un ulteriore sviluppo delle sue procedure interne in materia di certificazione e di sorveglianza, che comprendano il monitoraggio e il controllo della sorveglianza della sicurezza nonché il seguito da dare ai rilievi.
- (23) Per quanto riguarda *Air India*, benché tale vettore aereo sia stato in grado di fornire in modo trasparente dati dettagliati, la Commissione ha ribadito che i miglioramenti sostenibili nell'ambito del programma SAFA devono rimanere un tema prioritario.
- (24) La Commissione prende atto delle informazioni fornite dalla DGCA indiana e da *Air India*. In base a tutte le informazioni attualmente disponibili, comprese le informazioni dettagliate fornite dalla DGCA indiana e da *Air India* durante la riunione di consultazione tecnica dell'8 novembre 2016, nonché in base alla concessione da parte dell'AESA, a norma del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione ⁽¹⁾, di autorizzazioni di operatori di paesi terzi (*Third Country Operators* — «TCO») a diversi vettori aerei certificati in India, tra cui *Air India*, si ritiene che per il momento non vi siano motivi per imporre un divieto operativo o restrizioni operative ai vettori aerei certificati in India.

⁽¹⁾ 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).

- (25) In conformità ai criteri comuni stabiliti nell'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 includendovi vettori aerei dell'India.
- (26) La Commissione intende proseguire le sue consultazioni ufficiali con la DGCA indiana a norma delle disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006, in particolare al fine di discutere su base continuativa le misure di sicurezza attuate sia dalla DGCA indiana sia dai vettori aerei certificati in India, compreso *Air India*.
- (27) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza, dando la priorità alle ispezioni di rampa da effettuare su vettori aerei indiani, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (28) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (29) Le consultazioni con la direzione generale dell'aviazione civile dell'Indonesia («DGCA Indonesia») proseguono con l'obiettivo di controllare i progressi compiuti dalla DGCA Indonesia nel garantire che il sistema di sorveglianza della sicurezza aerea in Indonesia venga adeguato alle norme di sicurezza internazionali. In tale contesto, con lettera del 15 novembre 2016 la DGCA Indonesia ha fornito alla Commissione ulteriori informazioni.
- (30) In tale lettera figuravano anche informazioni sulla decisione adottata il 15 agosto 2016 dall'amministrazione federale dell'aviazione degli Stati Uniti («FAA») di portare lo status di conformità dell'Indonesia alla categoria 1 della valutazione della sicurezza aerea internazionale dell'FAA. La DGCA Indonesia attende per il 2017 una missione di convalida coordinata dell'ICAO, intesa a verificare i progressi compiuti. Dalla valutazione delle informazioni fornite dalla DGCA Indonesia, condotta dalla Commissione, emerge che il livello di attuazione effettiva delle norme di sicurezza internazionali è ancora modesto e che la DGCA Indonesia deve continuare ad adoperarsi per attuare azioni correttive.
- (31) Con la suddetta lettera la DGCA Indonesia ha inoltre informato la Commissione che, dall'ultimo aggiornamento fornito, sono stati certificati quattro nuovi vettori aerei, segnatamente: AOC n. 135-037, rilasciato a *Tri M.G. Intra Asia Airlines* l'11 novembre 2015; AOC n. 135-054, rilasciato ad *AMA* il 29 dicembre 2015; AOC n. 135-057, rilasciato a *Indo Star Aviation* il 29 giugno 2016; AOC n. 135-058, rilasciato a *Spirit Aviation Sentosa* il 7 marzo 2016. La DGCA Indonesia non ha tuttavia fornito elementi di prova attestanti che la sorveglianza della sicurezza dei suddetti vettori aerei sia effettuata in conformità alle norme di sicurezza internazionali.
- (32) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 si ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per inserire i vettori aerei *Tri M.G. Intra Asia Airlines*, *AMA*, *Indo Star Aviation* e *Spirit Aviation Sentosa* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (33) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti dando la priorità alle ispezioni di rampa da effettuare sui vettori aerei certificati in Indonesia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dell'Iran

- (34) L'AESA ha scritto all'organizzazione dell'aviazione civile della Repubblica islamica dell'Iran («CAO-IRI») in cinque diverse occasioni, tra l'8 ottobre 2014 e il 16 dicembre 2015, in merito alle criticità in materia di sicurezza relative ai risultati delle ispezioni di rampa del vettore aereo *Iran Aseman Airlines* nell'ambito del programma SAFA. Dai dati SAFA emergono elementi di prova attestanti un elevato numero di rilievi ricorrenti che incidono sulle prestazioni di *Iran Aseman Airlines* in termini di sicurezza.
- (35) Il 15 ottobre 2014 *Iran Aseman Airlines* ha presentato all'AESA una domanda di autorizzazione TCO. L'AESA ha valutato tale domanda in conformità alle prescrizioni del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione.

- (36) Nell'effettuare la valutazione di sicurezza per l'autorizzazione TCO di *Iran Aseman Airlines* l'AESA ha espresso serie preoccupazioni riguardo all'incapacità di *Iran Aseman Airlines* di dimostrare la conformità alle prescrizioni applicabile. L'AESA ha perciò concluso che un'ulteriore valutazione non avrebbe condotto al rilascio di un'autorizzazione TCO a *Iran Aseman Airlines* e che tale compagnia non era conforme alle prescrizioni applicabili del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione. Il 3 agosto 2016 l'AESA ha pertanto respinto la domanda di autorizzazione TCO per motivi di sicurezza.
- (37) L'8 novembre 2016 la Commissione ha chiesto informazioni alla CAO-IRI in merito alle misure adottate in seguito al rigetto della domanda di autorizzazione TCO di *Iran Aseman Airlines*. Dato che le criticità in materia di sicurezza non erano state risolte, il 22 novembre 2016 la CAO-IRI e *Iran Aseman Airlines* hanno avuto l'opportunità di essere sentiti dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (38) In tale occasione la CAO-IRI ha fornito alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea informazioni sugli sviluppi che hanno interessato la sua organizzazione, sull'attuazione di nuove norme, sulle attività di sorveglianza della sicurezza e sulle azioni di esecuzione adottate in relazione ai rilievi formulati nei confronti dei vettori aerei iraniani in generale e di *Iran Aseman Airlines* nello specifico. La CAO-IRI ha inoltre fornito informazioni sulle attività di promozione della sicurezza da essa intraprese.
- (39) *Iran Aseman Airlines* ha fornito alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea informazioni sulle azioni correttive avviate in seguito alla valutazione di sicurezza TCO, nonché informazioni sulle azioni correttive adottate nei settori della formazione e delle qualifiche dell'equipaggio, dei limiti dei tempi di volo e di servizio, del controllo dell'aeronavigabilità e della manutenzione, del sistema di sicurezza e di gestione della qualità, della formazione del personale e della risoluzione dei rilievi formulati nell'ambito del programma SAFA. Le informazioni fornite non erano tuttavia suffragate da elementi di prova sufficientemente dettagliati attestanti miglioramenti in questi settori, per quanto riguarda in particolare la gestione dell'aeronavigabilità da parte di *Iran Aseman Airlines* e il funzionamento del suo sistema di sicurezza e di gestione della qualità.
- (40) Le informazioni attualmente disponibili, basate sui risultati delle ispezioni effettuate nell'ambito del programma SAFA e sulla valutazione di sicurezza TCO, assieme alle informazioni presentate da *Iran Aseman Airlines*, indicano che vi sono elementi di prova verificati di serie carenze in materia di sicurezza da parte di *Iran Aseman Airlines* e che tale vettore aereo non è in grado di affrontare tali carenze in materia di sicurezza, come dimostrato, tra l'altro, dal piano d'azione correttivo inadeguato e insufficiente da esso presentato in risposta ai rilievi individuati durante la valutazione di sicurezza TCO.
- (41) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per inserire il vettore aereo *Iran Aseman Airlines* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (42) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti dando la priorità alle ispezioni di rampa da effettuare sui vettori aerei certificati in Iran, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (43) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Kazakhstan

- (44) Dal luglio 2009 tutti i vettori aerei certificati in Kazakhstan, tranne *Air Astana*, sono soggetti a un divieto operativo totale, soprattutto a causa dell'incapacità del comitato per l'aviazione civile del Kazakhstan («CAC»), autorità responsabile della sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei certificati in Kazakhstan, di attuare e far applicare le pertinenti norme di sicurezza internazionali. *Air Astana* è stato cancellato dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 nel dicembre 2015 ed è attualmente autorizzato a operare nell'Unione.
- (45) Nell'aprile 2016 in Kazakhstan è stata condotta una missione di convalida coordinata dell'ICAO, che ha consentito all'ICAO di stabilire che l'effettiva attuazione delle norme di sicurezza internazionali è migliorata passando al 74 %; il 20 aprile 2016 l'ICAO ha potuto cancellare la menzione relativa a criticità significative in materia di sicurezza ancora presente sulla certificazione dei vettori aerei.
- (46) Dal 19 al 23 settembre 2016 è stata condotta in Kazakhstan una visita di valutazione in loco da parte dell'Unione, cui hanno partecipato esperti della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri. Nel corso di questa visita il CAC ha potuto dimostrare i notevoli progressi compiuti negli ultimi anni. Il CAC si è concentrato

sull'attuazione delle norme ICAO e sulle pratiche raccomandate. Il CAC segue un approccio tradizionale alla sicurezza aerea, basato sulla conformità, e ha recentemente iniziato ad attuare tecniche moderne di gestione della sicurezza aerea che comprendono un programma nazionale di sicurezza. Il paese si è inoltre impegnato per assumere e formare un numero supplementare di ispettori incaricati della sorveglianza del settore dell'aviazione in Kazakhstan. Anche il team esecutivo del CAC ha un elevato livello di esperienza e il personale è nel complesso informato. Il sistema di sorveglianza della sicurezza del CAC si basa sul controllo della conformità alle norme applicabili in Kazakhstan, sebbene segua un approccio piuttosto rigido basato su liste di controllo.

- (47) Gli elementi di prova indicano che l'attuazione complessiva dei compiti affidati al CAC sono conformi alle norme dell'ICAO, che il CAC dispone di un piano di audit e di sorveglianza per effettuare la sorveglianza della sicurezza nei confronti dei vettori aerei certificati in Kazakhstan, che attua tale piano di audit e di sorveglianza e che effettua ispezioni di rampa.
- (48) Durante la visita di valutazione in loco da parte dell'Unione sono stati visitati due vettori aerei a titolo di campione pertinente dei vettori aerei certificati in Kazakhstan. Detto campione comprendeva i due maggiori vettori aerei che, nel momento in cui è stata effettuata la visita, figuravano ancora nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006. La visita era intesa a verificare in che misura questi fossero conformi alle norme di sicurezza internazionali. In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la visita era inoltre intesa a valutare la volontà e la capacità di ciascuno di detti vettori aerei di affrontare le carenze in materia di sicurezza. Attraverso le visite a tali vettori aerei si è giunti principalmente alla conclusione che non vi è stata mancanza di volontà né incapacità di rimediare alle carenze in materia di sicurezza.
- (49) Il 23 novembre 2016 il CAC ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea le misure adottate in Kazakhstan per migliorare la sicurezza aerea. Le principali misure consistono nella modifica della sua normativa in materia di aviazione civile e delle relative norme di accompagnamento, nei miglioramenti apportati alla struttura e al personale del CAC, nell'aumento del numero di ispettori, nell'aggiornamento del sistema di gestione della qualificazione e della formazione degli ispettori, compresa la loro ulteriore formazione iniziale, periodica e sul lavoro. Il CAC ha inoltre spiegato di avere elaborato ulteriori procedure e liste di controllo, di avere redatto il programma di sorveglianza della sicurezza, di avere effettuato attività di sorveglianza della sicurezza e di avere attuato un meccanismo per la risoluzione delle criticità in materia di sicurezza. I miglioramenti apportati al sistema di sorveglianza della sicurezza sono stati illustrati attraverso le misure di esecuzione adottate dal CAC nel 2015 e nel 2016.
- (50) Nella sua presentazione il CAC ha fornito una sintesi del suo piano d'azione correttivo in relazione alle osservazioni formulate durante la visita di valutazione in loco da parte dell'Unione. Le azioni correttive presentate comprendevano un aggiornamento di diverse procedure e liste di controllo al fine di migliorare le attività di sorveglianza della sicurezza, l'attuazione di una banca dati elettronica a sostegno del processo di sorveglianza, l'introduzione di un sistema volontario di segnalazione degli incidenti, l'elaborazione di un nuovo programma di formazione per il 2017 e ulteriori attività di formazione volte ad addestrare un numero maggiore di ispettori a condurre ispezioni di rampa per le merci pericolose.
- (51) Il 23 novembre 2016, a titolo di campione pertinente, il vettore aereo *Aircompany SCAT* ha illustrato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea i suoi sviluppi, compresi la storia, la rete, la flotta, le prospettive e i programmi di tale vettore aereo per il futuro. *Aircompany SCAT* ha inoltre presentato informazioni sulla sua organizzazione in materia di manutenzione e formazione e ha fornito informazioni dettagliate specifiche sul suo sistema di gestione della sicurezza nonché sulle ispezioni e sugli audit cui è stato sottoposto. *Aircompany SCAT* ha mostrato di essere registrato al programma di audit della sicurezza operativa (*Operational Safety Audit Program* — «IOSA») dell'Associazione internazionale del trasporto aereo («IATA») e che l'impresa addetta alla manutenzione dispone di un certificato di approvazione dell'impresa di manutenzione dell'AESA.
- (52) In base a tutte le informazioni disponibili, compresi i risultati della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione e le informazioni fornite durante l'audizione del 23 novembre 2016, si ritiene che il CAC abbia ottenuto miglioramenti duraturi e costanti nel tempo. È inoltre riconosciuto che il CAC si è dimostrato disponibile a collaborare con la Commissione su base continuativa e ha esplicitamente ammesso di dover proseguire il suo impegno per sviluppare ulteriormente i suoi obblighi di sorveglianza e per risolvere le criticità in materia di sicurezza. Si ritiene che il CAC abbia la capacità di ottemperare alle sue responsabilità di sorveglianza nei confronti dei vettori aerei certificati in Kazakhstan. Durante l'audizione il CAC si è impegnato ad avviare con la Commissione un dialogo costante in materia di sicurezza, anche con ulteriori riunioni, se e quando reputato necessario dalla Commissione.
- (53) Le informazioni da fornire il 23 novembre 2016 da *Aircompany SCAT*, il vettore aereo certificato in Kazakhstan che era stato invitato all'audizione a titolo di campione pertinente, sono considerate soddisfacenti. Tale vettore aereo ha in particolare fornito informazioni dettagliate specifiche in relazione al sistema di gestione della sicurezza da esso istituito.

- (54) In base ai risultati della visita in loco da parte dell'Unione in Kazakistan, che comprendeva le visite al CAC e ai due vettori aerei, e sulla scorta della presentazione del CAC e del vettore aereo *Aircompany SCAT*, vi sono sufficienti elementi di prova della conformità del CAC e dei vettori aerei certificati in Kazakistan alle pertinenti norme di sicurezza internazionali e alle pratiche raccomandate.
- (55) 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 un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per cancellare tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica del Kazakistan dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (56) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità di tutti i vettori aerei certificati in Kazakistan alle pertinenti norme di sicurezza, dando la priorità alle ispezioni di rampa a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (57) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Repubblica del Kirghizistan

- (58) Dal 25 gennaio al 5 febbraio 2016 è stato effettuato un audit nel quadro del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO sul sistema dell'aviazione civile del Kirghizistan. In base ai risultati dell'audit l'ICAO ha individuato una criticità significativa in materia di sicurezza nel settore della formazione e della certificazione del personale in relazione al rilascio di licenze e abilitazioni di pilota nella Repubblica del Kirghizistan. Il 30 giugno 2016 l'ICAO ha annunciato che la Repubblica del Kirghizistan aveva attuato azioni correttive e che la criticità significativa in materia di sicurezza relativa alla certificazione del personale era stata risolta. La criticità significativa in materia di sicurezza relativa alla procedura di certificazione per il rilascio di certificati di operatore aereo, individuata dall'ICAO il 16 luglio 2015, tuttavia non è stata ancora risolta.
- (59) L'8 luglio 2016 si sono svolte consultazioni tra la Commissione e rappresentanti dell'agenzia dell'aviazione civile della Repubblica del Kirghizistan. Nel corso di tali consultazioni tali rappresentanti hanno affermato che la Repubblica del Kirghizistan intendeva collaborare con la Commissione e fornire aggiornamenti tecnici sui progressi compiuti per quanto riguarda i suoi obblighi internazionali in materia di sicurezza aerea.
- (60) In base alle limitate informazioni fornite dall'agenzia dell'aviazione civile della Repubblica del Kirghizistan risulta che, per quanto l'impegno dimostrato dalla Repubblica del Kirghizistan a collaborare con la Commissione sia encomiabile, i progressi compiuti per migliorare l'attuazione delle norme di sicurezza internazionali in relazione agli obblighi di certificazione e di sorveglianza dell'agenzia dell'aviazione civile del Kirghizistan sono attualmente insufficienti.
- (61) 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 dell'Unione dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei della Repubblica del Kirghizistan.

Vettori aerei della Libia

- (62) Il 27 luglio 2016 si sono svolte consultazioni tecniche tra la Commissione e l'autorità libica per l'aviazione civile («LYCAA») relativamente, in particolare, all'attuale divieto operativo imposto a tutti i vettori aerei libici a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (63) Nel corso di tali consultazioni la LYCAA ha fornito informazioni dettagliate sui suoi piani di sviluppo per quanto riguarda i suoi obblighi di certificazione e di sorveglianza nei confronti dei vettori aerei libici. La LYCAA ha riferito che, nei limiti di un contesto operativo complesso, è impegnata ad adempiere ai suoi obblighi internazionali in materia di sicurezza aerea.
- (64) La Commissione accoglie con favore gli sforzi compiuti dalla dirigenza della LYCAA e il fatto che la LYCAA si sia impegnata a collaborare con la Commissione in modo da poter fornire aggiornamenti sulla situazione dei suoi obblighi di certificazione e di sorveglianza.

- (65) La Commissione osserva tuttavia che la complessità del contesto operativo in Libia e le conseguenze di tale situazione sulla capacità della LYCAA di ottemperare ai suoi obblighi di sorveglianza in materia di sicurezza resta un problema chiave, in quanto impedisce il contenimento dei rischi per la sicurezza aerea che hanno portato alla decisione di inserire tutti i vettori aerei certificati in Libia nell'elenco dell'Unione. In base a tutte le informazioni disponibili si ritiene che la Libia non sia attualmente in grado di adempiere ai propri obblighi in materia di sicurezza aerea.
- (66) 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 dell'Unione dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei della Libia.

Vettori aerei del Mozambico

- (67) Nell'ultimo periodo la Commissione e l'AESA hanno continuato a fornire assistenza tecnica alle autorità competenti del Mozambico. Il 10 novembre 2016 l'autorità competente per l'aviazione civile del Mozambico, l'*Instituto de Aviação Civil de Moçambique* («IACM»), ha informato la Commissione di aver recentemente adottato un numero considerevole di azioni volte a migliorare le proprie norme, le proprie infrastrutture e la propria organizzazione nonché le capacità di sorveglianza nel campo dei parametri di volo e degli aeroporti. L'IACM ha inoltre confermato di aver assunto personale e di aver impartito una formazione periodica in tutti i settori tecnici.
- (68) La capacità dell'IACM di sorvegliare le attività dell'aviazione civile in Mozambico al momento non è tuttavia ancora pienamente conforme alle norme di sicurezza internazionali. Non esistono quindi elementi di prova sufficienti a giustificare una decisione di modifica del divieto operativo per tutti i vettori aerei certificati in Mozambico.
- (69) Anche se i miglioramenti non sono sufficienti per determinare una modifica dell'attuale divieto, la situazione è abbastanza promettente da giustificare un'ulteriore visita di valutazione in loco da parte dell'Unione nei prossimi mesi.
- (70) In base all'elenco trasmesso dall'IACM il 16 novembre 2016, in Mozambico sono stati certificati due nuovi vettori aerei, segnatamente *Archipelago Charters Lda* (AOC MOZ-25), che gestisce elicotteri per l'aviazione commerciale, e *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-23), che gestisce aerei nel settore dell'aviazione commerciale. L'IACM ha inoltre informato la Commissione che il certificato di operatore aereo del vettore aereo SAM — *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-10), che gestisce aerei nel settore dell'aviazione commerciale, è stato revocato.
- (71) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per inserire i vettori aerei *Archipelago Charters Lda* e *Solenta Aviation Mozambique SA* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e per cancellare il vettore aereo SAM — *Solenta Aviation Mozambique SA* dal medesimo allegato.

Vettori aerei della Federazione russa

- (72) Ultimamente la Commissione, l'AESA e le autorità competenti degli Stati membri hanno continuato a seguire da vicino le prestazioni in termini di sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa e operanti nell'Unione, anche attribuendo la priorità alle ispezioni di rampa da effettuare su alcuni vettori aerei russi in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (73) Il 28 ottobre 2016 la Commissione, assistita dall'AESA, ha incontrato rappresentanti dell'agenzia federale russa per il trasporto aereo («FATA»). Lo scopo della riunione era rivedere le prestazioni dei vettori aerei russi in termini di sicurezza in base alle relazioni delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA per il periodo compreso tra il 18 ottobre 2015 e il 17 ottobre 2016 e di individuare i casi che meritano un'attenzione particolare.
- (74) Durante la riunione la Commissione ha esaminato più in dettaglio i risultati SAFA di sei vettori aerei certificati nella Federazione russa. La FATA ha informato la Commissione di avere adottato azioni di esecuzione nei confronti di uno di detti vettori aerei, imponendogli il divieto di effettuare voli verso l'Unione.

- (75) In base alle informazioni disponibili è stato concluso che non era necessaria un'audizione delle autorità dell'aviazione russa o dei vettori aerei certificati nella Federazione russa dinnanzi alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea.
- (76) 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 i vettori aerei della Federazione russa.
- (77) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei della Federazione russa alle norme di sicurezza internazionali, dando la priorità alle ispezioni di rampa in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (78) Qualora tali ispezioni dovessero indicare l'esistenza di un rischio imminente per la sicurezza, dovuto alla non conformità alle pertinenti norme di sicurezza, la Commissione può vedersi costretta ad adottare misure nei confronti dei vettori aerei della Federazione russa in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Thailandia

- (79) Il 13 settembre 2016 si è tenuta una riunione tecnica tra la Commissione, l'AESA e l'autorità per l'aviazione civile della Thailandia («CAAT»). Nel corso di tale riunione la CAAT ha aggiornato la Commissione fornendo informazioni sull'attuazione del piano d'azione correttivo da essa elaborato per risolvere i rilievi constatati e la criticità significativa in materia di sicurezza individuati dall'ICAO dopo il suo audit del gennaio 2015. In particolare, la CAAT ha fornito informazioni sui miglioramenti attuati dal maggio 2016 in relazione al suo regime di finanziamento, allo sviluppo della sua organizzazione, compreso il numero di ispettori disponibili, ai dirigenti di nuova nomina, all'introduzione di un sistema di gestione delle informazioni, al miglioramento della legislazione primaria in materia di aviazione, all'aggiornamento delle norme operative e dei manuali interni, alla formazione degli ispettori e al rilancio delle attività di sorveglianza della sicurezza in Thailandia.
- (80) La CAAT sta lavorando sulla ricertificazione dei vettori aerei certificati in Thailandia attraverso l'approccio strutturato in cinque fasi. Questo progetto ha avuto inizio il 12 settembre e, per i 25 vettori aerei che operano a livello internazionale, dovrebbe essere completato nel settembre 2017. Secondo la CAAT il numero di ispettori e il sostegno da parte dei fornitori di assistenza tecnica sono sufficienti a condurre il progetto. In proposito è importante osservare che la CAAT non accetta ancora le domande di certificati di operatore aereo presentate da nuovi vettori aerei, mentre i vettori aerei esistenti sono soggetti a limitazioni in relazione all'aumento delle loro attività. Ciò contribuisce a gestire il carico di lavoro del progetto di certificazione e garantisce che non siano introdotti nuovi rischi per la sicurezza.
- (81) In base alle informazioni presentate nel corso della riunione è risultato evidente che, benché la CAAT ne avesse indicato la priorità, la sorveglianza quotidiana delle attività di trasporto aereo denota un ritardo. Le attività ispettive riguardano principalmente l'aeronavigabilità, non le operazioni di volo. Secondo la CAAT la sorveglianza quotidiana delle attività di trasporto aereo migliorerà gradualmente nel momento in cui verranno assunti e formati nuovi ispettori e il sistema di monitoraggio automatizzato sarà pienamente operativo.
- (82) Il 14 novembre 2016 la CAAT ha fornito ulteriori informazioni sui progressi compiuti nell'attuazione delle azioni correttive e dati sulle recenti attività di sorveglianza. Questa informazione dimostra che la CAAT effettua ispezioni operative e formula rilievi, e che i vettori aerei dispongono di un processo per rispondere a tali rilievi e attuare azioni correttive, che a loro volta sono accettate dalla CAAT.
- (83) Il governo thailandese e la CAAT dimostrano un chiaro impegno volto a migliorare il sistema di sorveglianza della sicurezza in Thailandia e la CAAT ha fornito elementi di prova dei notevoli progressi compiuti negli ultimi sei mesi. Le informazioni in materia di sicurezza disponibili riguardo ai vettori aerei certificati in Thailandia non giustificano inoltre una decisione di istituire un divieto o restrizioni operativi. Al fine di monitorare attentamente la situazione, le consultazioni con le autorità della Thailandia dovranno continuare in conformità all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.

- (84) 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 quanto riguarda i vettori aerei della Thailandia.
- (85) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti dando la priorità alle ispezioni di rampa da effettuare sui vettori aerei certificati in Thailandia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (86) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (87) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (88) 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 alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, l'8 dicembre 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 (Air Operator Certificate — «AOC») o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Repubblica islamica dell'Iran
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
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Repubblica islamica di Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	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

⁽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.

(1)	(2)	(3)	(4)
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELLANG	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
AIR TAXI BENIN	BEN 004 ATB-5	Sconosciuto	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
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 SA.	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

(1)	(2)	(3)	(4)
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	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

(1)	(2)	(3)	(4)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
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 re- sponsabili della sorveglianza del- l'applicazione delle norme, com- presi 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
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 del- l'applicazione delle norme, ad ecce- zione di Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica gabonese
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ DSA	EKG	Repubblica gabonese

(1)	(2)	(3)	(4)
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 e 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 DIRGANTARA	135-012	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AMA	135-054	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Repubblica di Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Repubblica di Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Repubblica di Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica di Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica di Indonesia
EASTINDO	135-038	ESD	Repubblica di Indonesia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia

(1)	(2)	(3)	(4)
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica di Indonesia
HEVILIFT AVIATION	135-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica di Indonesia
INDO STAR AVIATION	135-057	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Repubblica di Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Repubblica di Indonesia
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Repubblica di Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica di Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica di Indonesia
MARTA BUANA ABADI	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

(1)	(2)	(3)	(4)
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Sconosciuto	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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica di Indonesia
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 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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
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
ARCHIPELAGO CHARTERS LDA	MOZ-25	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	TTA	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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE SA.	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
SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE SA	MOZ-23	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

(1)	(2)	(3)	(4)
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 Príncipe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sao Tomé e Príncipe
AFRICAS CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Príncipe
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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Repubblica del Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Repubblica del Sudan

(1)	(2)	(3)	(4)
<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 nel suo 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
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B737-700, aeromobili del tipo Boeing B777-200, aeromobili del tipo Boeing B777-300 e aeromobili del tipo Boeing B777-300ER.	L'intera flotta, tranne: aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B737-700, come indicato nell'AOC; aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B737-200, come indicato nell'AOC; aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B777-300, come indicato nell'AOC, e aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B777-300ER, come indicato nell'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

⁽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.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
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 Boeing B747, come indicato nell'AOC.	Repubblica islamica dell'Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Repubblica popolare democratica di Corea	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU-204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Repubblica popolare democratica di Corea

(1) Afrijet è autorizzato a utilizzare solo l'aeromobile specifico indicato per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione.»