

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/871 DELLA COMMISSIONE**del 14 giugno 2018****che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione ⁽²⁾ 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 utili ai fini dell'aggiornamento di tale elenco. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi e organizzazioni internazionali. L'elenco dovrebbe essere aggiornato sulla base di tali informazioni.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o tramite le autorità responsabili della loro supervisione regolamentare, in merito ai fatti salienti e alle considerazioni 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 offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione nonché dal comitato istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio ⁽³⁾ («il 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, Angola, Bolivia, Gambia, Indonesia, Libia, Nepal, Russia e Venezuela. Essa ha inoltre fornito al comitato per la sicurezza aerea informazioni riguardo alla situazione della sicurezza aerea in Guinea equatoriale, Kazakistan, India, Mauritania, Mozambico, Filippine, Thailandia, Ucraina e Zambia.
- (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 (programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza). In tale contesto gli Stati membri sono stati invitati a dare la priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei certificati da paesi terzi nei cui confronti l'ICAO ha rilevato criticità significative in materia di sicurezza o per i quali l'AESA ha concluso che sussistono gravi carenze nel sistema di sorveglianza della sicurezza. Oltre alle consultazioni avviate dalla Commissione a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005, l'attribuzione di priorità alle ispezioni di rampa consentirà di ottenere ulteriori informazioni sulle prestazioni in termini di sicurezza dei vettori aerei certificati in tali paesi terzi.

⁽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 della 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 nei paesi terzi 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 per l'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 tali richieste su base bilaterale, in coordinamento con la Commissione e l'AESA. A tale proposito la Commissione ha ribadito l'utilità di informare la comunità internazionale del trasporto aereo, in particolare attraverso la banca dati SCAN (Safety Collaborative Assistance Network) 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 ha fornito le 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 dalle ispezioni di rampa degli aeromobili di vettori aerei dell'Unione e dalle ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'AESA, nonché dalle ispezioni e dagli audit specifici effettuati dalle autorità aeronautiche nazionali, vari Stati membri hanno adottato determinati provvedimenti attuativi e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. La Bulgaria ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito alle misure adottate nei confronti del vettore aereo *Bulgaria Air*.
- (11) Gli Stati membri hanno ribadito di essere pronti a intervenire secondo 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 internazionali.

Vettori aerei dell'Afghanistan

- (12) Il 13 febbraio 2018 si sono svolte consultazioni tecniche tra i rappresentanti della Commissione, dell'AESA, dell'autorità per l'aviazione civile della Repubblica islamica di Afghanistan («ACAA») e del vettore aereo *Kam Air* riguardanti, in particolare, l'attuale divieto operativo imposto a tutti i vettori aerei dell'Afghanistan a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (13) Nel corso di tale riunione l'ACAA ha fornito informazioni sui progressi compiuti nell'attuazione di una migliore sorveglianza della sicurezza. Negli ultimi anni l'ACAA ha revocato o sospeso un numero maggiore di certificati di operatore aereo («COA»), vari aeromobili sono stati posti in fermo macchina perché non in condizioni idonee al volo e sono state adottate misure severe nei confronti di membri di equipaggio che non ottemperavano alle norme di sicurezza internazionali. L'ACAA ha inoltre comunicato che tutti i vettori aerei registrati in Afghanistan erano sottoposti a un processo di ricertificazione in conformità alle norme internazionali. Attualmente soltanto due compagnie aeree sono in possesso di un COA valido: *Kam Air* e *Ariana Afghan Airlines*. *Kam Air* ha ottenuto una piena ricertificazione in base alla normativa afghana in materia di aviazione, mentre per *Ariana Afghan Airlines* è in corso la procedura di ricertificazione. L'ACAA ha ribadito che, nei limiti di un contesto operativo complesso, è impegnata ad adempiere ai suoi obblighi internazionali in materia di sicurezza aerea.
- (14) L'ACAA ha iniziato a compilare i questionari online per il programma ispettivo universale dell'ICAO - *Continuous monitoring approach* (approccio al monitoraggio continuo) (USOAP-CMA), ma non ne ha fornito le prove. Il rappresentante permanente dell'Afghanistan presso l'ICAO sta trattando con quest'ultima affinché l'ICAO effettui un audit USOAP non appena possibile.
- (15) Il vettore aereo *Kam Air* ha fornito informazioni circa lo sviluppo della società e la gestione della sicurezza all'interno della stessa. Nel settembre 2014 il comitato esecutivo di *Kam Air* ha deciso di riconsiderare i piani strategici e le procedure tattiche delle proprie operazioni per ottemperare pienamente alle nuove regolamentazioni ACAA nonché alle norme internazionali e alle pratiche raccomandate. È stato attuato un programma di monitoraggio dei dati di volo e la compagnia è a conoscenza dei pericoli operativi. I sistemi di gestione della sicurezza e della qualità sono in fase di attuazione.

⁽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).

- (16) La Commissione riconosce gli sforzi che l'ACAA sta compiendo e il fatto che essa si sia impegnata a collaborare con la Commissione in modo da poter fornire aggiornamenti sulla situazione dei suoi obblighi di sorveglianza.
- (17) La Commissione prende tuttavia atto della persistente complessità del contesto operativo dell'Afghanistan e delle conseguenze negative di tale situazione sulla capacità dell'ACAA di ottemperare ai suoi obblighi di sorveglianza in materia di sicurezza. La Commissione monitorerà attentamente i risultati del previsto audit USOAP dell'ICAO. La Commissione ritiene pertanto che, sulla base di tutte le informazioni disponibili, l'elenco dei vettori aerei dell'Afghanistan soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione non debba essere modificato, eccezion fatta per i vettori afgani *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* e *Safi Airways*, ai quali è stato revocato il COA e che quindi non c'è più motivo di includere nell'elenco.
- (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 cancellare i vettori aerei *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* e *Safi Airways* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei dell'Angola

- (19) Nel novembre 2008 ⁽¹⁾ tutti i vettori aerei certificati in Angola, con un'unica eccezione, sono stati sottoposti a divieto operativo totale, principalmente a causa dell'incapacità delle autorità competenti responsabili della sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei certificati in Angola (INAVIC) di attuare e far applicare le pertinenti norme di sicurezza internazionali. È stata fatta una parziale eccezione per il vettore aereo *TAAG Angola Airlines*. *TAAG Angola Airlines* è stata inclusa nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽²⁾ ed è stata autorizzata a operare nell'Unione con parte della flotta.
- (20) L'ICAO ha svolto una missione coordinata di convalida (ICVM) in Angola nel marzo 2017. Sulla base dei risultati di tale missione, l'ICAO ha annunciato che le autorità competenti dell'Angola avevano superato la criticità significativa in materia di sicurezza nel settore delle operazioni.
- (21) Con lettera del 2 aprile 2018 le autorità competenti dell'Angola hanno informato la Commissione dei progressi compiuti nell'attuazione delle norme di sicurezza internazionali e delle risultanze dell'ICVM.
- (22) La Commissione saluta gli sforzi compiuti dall'INAVIC e il fatto che l'INAVIC è intenzionata ad avviare consultazioni con la Commissione per fornirle informazioni più dettagliate sui progressi compiuti nella sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei dei quali è responsabile.
- (23) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione 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 dell'Angola.

Vettori aerei della Bolivia

- (24) Il 30 gennaio 2018 si è svolta una riunione di consultazione tecnica tra i rappresentanti della Commissione, dell'AESA e di uno Stato membro e gli alti rappresentanti della direzione generale dell'aviazione civile («DGCA») della Bolivia.
- (25) La Commissione aveva chiesto alla DGCA di fornirle un elenco di documenti e di interventi da realizzare. La DGCA ha fornito in tempo tutta la documentazione richiesta e l'AESA l'ha analizzata. La conclusione preliminare è stata che le procedure sono ben documentate ma che, di fatto, non era possibile valutarne la corretta attuazione. La DGCA sembra disporre di un numero adeguato di ispettori; sono tuttavia necessarie maggiori informazioni per verificare che il personale possieda le competenze necessarie per i compiti specializzati.
- (26) Per avere un'idea più chiara sulla sorveglianza delle operazioni di volo, la Commissione ha chiesto alla DGCA boliviana di fornire un piano dettagliato delle verifiche e delle ispezioni in programma per il 2018 e un quadro delle verifiche e delle ispezioni svolte nel 2016 e nel 2017 su cinque compagnie aeree che effettuano il trasporto di passeggeri con frequenza regolare o non regolare.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1131/2008 della Commissione, del 14 novembre 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità, considerando sull'Angola da 8 a 11.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 619/2009 della Commissione, del 13 luglio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità, considerando sull'Angola da 54 a 62; 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, considerando sull'Angola da 12 a 17.

- (27) Tale documentazione supplementare è stata trasmessa e ricevuta dall'AESA, che ha concluso che tra il 2016 e il 2017 vi è stato un cospicuo aumento del tasso di completamento delle ispezioni. Per *Boliviana de Aviacion*, l'unico vettore aereo boliviano operante in Europa, è stato portato a termine l'88 % degli interventi programmati. La DGCA boliviana ha informato che per l'anno in corso (2018) è stato introdotto il concetto di «sorveglianza basata sui rischi». È stato osservato che per gli altri vettori aerei, pur essendo stata eseguita un'analisi dei rischi, saranno necessari ulteriori miglioramenti.
- (28) La Commissione prende atto delle informazioni fornite dalla DGCA boliviana. La Commissione ritiene che, sulla base di tutte le informazioni attualmente disponibili, comprese quelle fornite dalla DGCA boliviana durante la riunione di consultazione tecnica del 30 gennaio 2018, non ci siano motivi di imporre un divieto operativo o restrizioni operative ai vettori aerei certificati in Bolivia.
- (29) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione 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 inserendovi vettori aerei della Bolivia.
- (30) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza internazionali attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da svolgere sui vettori aerei certificati in Bolivia, in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (31) 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 potrebbe vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Gambia

- (32) Nel 2014 e nel 2015 le ispezioni SAFA effettuate sugli operatori *Aeolus Air Ltd.* e *SIPJ (G) Ltd.*, entrambi titolari di un COA rilasciato dall'autorità per l'aviazione civile della Gambia (CAAG), hanno evidenziato gravi carenze in materia di sicurezza.
- (33) Il 24 luglio 2015 l'AESA ha inviato una lettera alla CAAG per esporre i risultati di un'ispezione di rampa riguardante *SIPJ (G) Ltd.* In tale lettera l'AESA informava inoltre la CAAG che, sebbene i piani di volo fossero catalogati nella categoria delle prestazioni dell'aviazione generale e gli equipaggi sostenessero di effettuare voli di Stato, in realtà vi erano prove che si trattava di operazioni di natura commerciale.
- (34) Ulteriori indagini hanno rivelato che l'aeromobile in questione era immatricolato negli Stati Uniti d'America. L'AESA ha contattato le autorità statunitensi per l'aviazione civile riguardo a tale aeromobile; inoltre ha contattato formalmente le autorità gambiane, che tuttavia non hanno risposto. *SIPJ (G) Ltd.* non ha presentato domanda di autorizzazione TCO.
- (35) Una serie di ispezioni SAFA condotte nei riguardi del vettore aereo *SIPJ (G) Ltd.* nel 2016 ha prodotto altri risultati significativi. Sebbene in tutti i casi i voli fossero dichiarati come prestazioni dell'aviazione generale, sussistevano indicazioni che si trattasse di voli di natura commerciale ma dichiarati come aviazione generale per eludere le pertinenti norme di sicurezza ICAO e in particolare le prescrizioni in materia di autorizzazione TCO nello spazio aereo dell'Unione.
- (36) Al fine di monitorare attentamente la situazione la Commissione avvierà consultazioni tecniche con le autorità della Gambia in conformità all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (37) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza internazionali attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da svolgere sui vettori aerei immatricolati in Gambia, in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (38) 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 potrebbe adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (39) 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 Gambia.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (40) Dal 12 al 21 marzo 2018 ha avuto luogo in Indonesia una visita di valutazione in loco da parte dell'Unione, cui hanno partecipato esperti della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri. La visita di valutazione in loco dell'Unione si è svolta negli uffici della direzione generale dell'aviazione civile («DGCA») dell'Indonesia nonché, per poter svolgere un confronto con la precedente visita di valutazione in loco dell'Unione risalente al 2016, presso alcuni vettori aerei certificati in Indonesia, in particolare: *Batik Air*; *Wings Air*, appartenente allo stesso gruppo (Lion Group) di *Batik Air* e grande operatore di aerei a turboelica (ATR42/72); *Sriwijaya Air*, il più grande tra gli operatori tuttora nell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione; *TransNusa*, con una flotta mista di aerei turbofan e di aerei a turboelica (tutti con certificazione CASR-121); *Spirit Aviation Sentosa* e *Susi Air*, entrambi con certificazione CASR-135, per servizi regionali e charter. Sono state visitate due regioni isolate: una base di *TransNusa*, situata a Kupang, e la sede centrale di *Susi Air* a Pangandaran.
- (41) Dalla visita di valutazione in loco dell'Unione è emerso che la DGCA non si è limitata a mantenere i risultati ottenuti in passato, ma ha anche compiuto progressi notevoli sotto vari aspetti dopo la precedente visita di valutazione in loco dell'Unione del 2016. Di particolare rilevanza sono la stabilità raggiunta dalla DGCA nella stesura della normativa nazionale nel settore dell'aviazione e la maturità mostrata nel condurre una supervisione corretta ed efficace. In precedenti occasioni era stato osservato che erano stati vagliati o adottati vari modelli normativi affinché l'Indonesia potesse dimostrare di conformarsi alle norme ICAO. Tale impostazione era tuttavia caratterizzata da una mancanza di chiarezza. Il gruppo dell'UE ha salutato favorevolmente la decisione della DGCA di adottare una politica chiara di adesione alle norme ICAO e di elaborare di propria iniziativa progetti normativi in linea con le ultime modifiche adottate dall'ICAO.
- (42) Gli esperti hanno preso atto del fatto che le attività di sorveglianza (audit e ispezioni) continuano a essere programmate su base annua e che, in generale, esse hanno luogo nei tempi previsti.
- (43) La DGCA è in grado di attrarre un organico sufficiente, commisurato alle attuali dimensioni e all'ambito di azione del settore del trasporto aereo sul quale deve essere esercitata la sorveglianza. L'organico è cresciuto in modo consistente rispetto al 2016 e sono in programma ulteriori assunzioni. Tutti i dipendenti ascoltati erano qualificati e sono risultati competenti. I programmi e i piani teorici di formazione sono stati considerati appropriati. È stato tuttavia osservato che resta necessaria una maggiore formazione operativa degli ispettori in tema di notifica, dettaglio delle verifiche, analisi approfondita delle cause e chiusura dei rilievi.
- (44) La DGCA indonesiana è stata in grado di dimostrare che, ove necessario, vengono presi provvedimenti attuativi attraverso lettere di avvertimento, sospensioni, revoche e sanzioni pecuniarie. Dal 2017 ci sono state quattro revoche, 11 sospensioni e 21 lettere di avvertimento.
- (45) Il *Lion Group* è costituito da sei vettori aerei certificati in tre diversi Stati e applica un approccio integrato riguardo alle proprie operazioni e alla gestione della sicurezza e della qualità. All'interno del *Lion Group*, *Batik Air* e *Wings Air* sono due titolari di COA certificati in Indonesia. *Batik Air*, che era già stata visitata durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del 2016, ha dimostrato di continuare a disporre di sistemi efficaci per garantire e gestire la sicurezza e la qualità. L'operatore cerca di migliorarsi ulteriormente. *Batik Air* ha tenuto conto delle osservazioni mosse dal gruppo dell'UE nel 2016 e ha adottato miglioramenti non obbligatori, soprattutto nel campo della valutazione dei rischi per la sicurezza. *Wings Air* dispone di equipaggi e personale professionali e ha predisposto sistemi di gestione delle varie attività. La direzione riceve e tiene conto di informazioni e analisi della sicurezza e della qualità, a livello sia di singolo vettore che di gruppo; essa diffonde inoltre a sua volta le informazioni e le azioni correttive mediante pubblicazioni interne, elettroniche e di altro tipo.
- (46) *Sriwijaya Air* è il terzo operatore indonesiano per dimensioni; ha istituito un collaudato sistema di gestione della sicurezza. Gli alti dirigenti ascoltati hanno una buona consapevolezza delle problematiche e una buona conoscenza dei sistemi usati per la gestione della sicurezza e il controllo delle operazioni di volo e a terra. Oltre a svolgere gli esami della pressione sanguigna e i test alcolemici all'inizio di ogni periodo di servizio (sia per gli equipaggi di condotta che per quelli di cabina), *Sriwijaya Air* ha adottato un programma aziendale di controlli casuali antidroga. Il sistema di gestione della qualità è appena allo stadio iniziale, in quanto ha cominciato a essere applicato solo lo scorso anno. Tutti gli ispettori della direzione della Qualità sono adeguatamente qualificati. Esiste un margine di miglioramento nella gestione dell'aeronavigabilità di *Sriwijaya Air* al fine di individuare agevolmente lo status di osservanza del programma di manutenzione per i singoli aeromobili.
- (47) *TransNusa* è un piccolo operatore nazionale. Il controllo della gestione dell'aeronavigabilità e le operazioni sono stati ritenuti soddisfacenti. L'operatore ha sviluppato un efficiente sistema di gestione della sicurezza e applica su base volontaria un programma di controllo e analisi dei dati relativi al volo. Il sistema di gestione della qualità dovrebbe essere migliorato ulteriormente. Le strutture di Kupang per la manutenzione di linea sono adeguate per il tipo di operazioni. Nel complesso si ritiene che *TransNusa* rispetti le norme pertinenti.

- (48) *Spirit Aviation Sentosa*, che ha recentemente ottenuto la certificazione, è uno dei più piccoli operatori aerei indonesiani e dispone di un COA CASR-135. Sebbene gli uffici della società si trovino a Giacarta, le operazioni di questo vettore si svolgono prevalentemente in località rurali della provincia di Papua. Il sistema di gestione della sicurezza è ben sviluppato. L'organizzazione nell'area delle operazioni è stata ritenuta soddisfacente. Il settore dell'aeronavigabilità continua a bisogno di miglioramenti.
- (49) *Susi Air* è un operatore con certificazione CASR-135, che gestisce una flotta costituita prevalentemente da Cessna Grand Caravan. Questo vettore ha istituito un sistema di gestione della sicurezza. La classificazione degli eventi, l'individuazione dei rischi più significativi e la gestione delle modifiche sono svolti manualmente sulla base di dati non standardizzati provenienti da varie fonti. Il carico di lavoro appare eccessivo per il numero di persone addette a compiti relativi al sistema di gestione della sicurezza. L'operatore avrebbe bisogno di più personale specializzato e di strumenti adeguati, soprattutto se la flotta si ingrandisce come previsto. Il gruppo dell'UE ha preso atto del solido sistema di formazione degli equipaggi e del livello elevato di formazione dei piloti. In termini di manutenzione, la compagnia è ben impiantata e attrezzata ed è in grado di svolgere attività di manutenzione in località isolate. Si ritiene che la compagnia abbia bisogno di accrescere l'organico in settori diversi da quello della manutenzione.
- (50) In generale il gruppo dell'UE ha osservato che una politica di segnalazione non punitiva sembra caratterizzare tutti gli operatori visitati.
- (51) Nel corso delle visite presso gli operatori, nel contesto dei loro sistemi di gestione della sicurezza, gli avvisi di risoluzione generati dal sistema anticollisione («TCAS-RA») e gli avvicinamenti non stabilizzati sono stati elencati tra i cinque maggiori rischi identificati. Esistono studi in base ai quali questo tipo di eventi è molto meno frequente se vengono seguite procedure di navigazione basate sulle prestazioni (PBN). La DGCA indonesiana è l'organismo responsabile dell'approvazione delle procedure PBN. Dati i cinque maggiori rischi identificati, si raccomanda fortemente che l'autorità promuova l'uso della PBN. A tal fine la DGCA dovrebbe adoperarsi con tutti i portatori di interessi (ad esempio gli operatori aerei, i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli aeroporti) per promuovere l'uso della PBN e per elaborare una solida tabella di marcia in tale direzione, che preveda la collaborazione e la formazione necessarie.
- (52) La DGCA indonesiana e i vettori aerei *Sriwijaya Air*, *Wings Air* e *Susi Air* sono stati sentiti dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea in data 30 maggio 2018. La DGCA indonesiana ha presentato la sua attuale struttura organizzativa, con informazioni dettagliate sull'organico assegnato alla sua direzione per l'aeronavigabilità e le operazioni degli aeromobili, sulla continua crescita del bilancio disponibile per compiti di sorveglianza della sicurezza e per la formazione degli ispettori e sul trasferimento della DGCA in una struttura nuova e moderna. La DGCA indonesiana ha fornito informazioni sui risultati dell'ultima missione coordinata di convalida condotta nell'ottobre 2017 dall'ICAO, dai quali emerge un tasso di attuazione effettiva dell'80,34 %. La DGCA indonesiana ha fornito informazioni sulla situazione e la pianificazione per l'attuazione della PBN nel 2017 e nel 2018, da cui è emerso che le procedure PBN saranno adottate in un numero rilevante di aeroporti. Nella sua presentazione la DGCA indonesiana ha tracciato una sintesi delle azioni correttive adottate per tenere conto dei rilievi formulati dagli esperti durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del 2018. È stato definito un programma per realizzare miglioramenti sulla base della visita di valutazione in loco dell'Unione del 2018 e dell'ICVM.
- (53) Durante l'audizione la DGCA indonesiana si è impegnata a tenere la Commissione al corrente delle azioni intraprese in relazione agli audit ICVM svolti dall'ICAO in Indonesia e alle osservazioni rimanenti formulate nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione del 2018. La DGCA indonesiana si è inoltre impegnata a tenere un dialogo costante in materia di sicurezza, anche attraverso ulteriori riunioni se e quando ritenuto necessario dalla Commissione.
- (54) *Sriwijaya Air* appartiene allo *Sriwijaya Air Group*. *Sriwijaya Air* ha presentato i piani di espansione della sua flotta, che conta attualmente 37 aeromobili e dovrebbe raggiungere le 42 unità nel 2021 e ha fornito informazioni dettagliate sul processo di assunzione dei piloti e una descrizione dei settori Operazioni, Formazione e Manutenzione. *Sriwijaya Air* ha inoltre fornito informazioni sul suo sistema di gestione della sicurezza, sul processo di analisi dei dati di volo e sugli indicatori sulle prestazioni in termini di sicurezza. La compagnia ha altresì illustrato le attività di supervisione esercitate dalla DGCA indonesiana su *Sriwijaya Air* nel 2017 e ha fatto il punto sul seguito dato ai rilievi emersi da tali attività, spiegando che tutte le azioni erano state concluse. *Sriwijaya Air* ha presentato il piano d'azione correttivo elaborato in base ai rilievi emersi durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del 2018.
- (55) *Wings Air* ha illustrato la struttura e il funzionamento del proprio sistema di gestione della sicurezza nonché i processi messi in atto per garantire la sicurezza delle proprie operazioni. Nel corso dell'audizione *Wings Air* ha inoltre informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea circa il piano d'azione correttivo elaborato sulla base dei rilievi formulati durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del 2018. Le misure correttive previste dal piano si basano sull'analisi approfondita delle cause di tali rilievi. Inoltre *Wings Air* ha fornito spiegazioni sulla propria indagine riguardo alla recente collisione col suolo che ha coinvolto uno dei suoi aeromobili nonché sulle misure di sicurezza da essa adottate immediatamente dopo l'incidente.

- (56) *Susi Air* ha presentato l'organizzazione, il tipo di attività e la varietà della propria forza lavoro e ha fornito dettagli sul processo di assunzione dei piloti, compresa la formazione impartita dal suo Centro di formazione. *Susi Air* ha sottolineato il rigoroso processo di qualificazione, ha descritto le procedure aziendali e le misure adottate per garantire la sicurezza delle operazioni in zone isolate della Papua e ha fornito informazioni dettagliate su manutenzione e operazioni. Il sistema elettronico di gestione della sicurezza messo in funzione facilita l'immediata segnalazione degli eventi, il che contribuisce a una solida cultura della sicurezza. La compagnia ha altresì illustrato le attività di supervisione esercitate dalla DGCA indonesiana su *Susi Air* nel 2017 e ha fatto il punto sul seguito dato ai rilievi emersi in tali occasioni, spiegando che tutte le azioni erano state concluse. *Susi Air* ha presentato il piano d'azione correttivo elaborato in base ai rilievi emersi durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del 2018.
- (57) La Commissione prende atto con soddisfazione che, reagendo agli incidenti avvenuti negli ultimi anni, la DGCA indonesiana ha definito cinque settori prioritari nei quali potenziare il proprio intervento, ha sviluppato misure di mitigazione adeguate e ne ha informato tutti i vettori indonesiani. Tra i settori prioritari vi è quello delle uscite di pista: al riguardo la Commissione esorta la DGCA indonesiana a svolgere sistematicamente un'analisi approfondita delle cause in caso di incidenti o di incidenti gravi e a fare in modo che tutti i vettori indonesiani ne imitino l'esempio.
- (58) La Commissione prende atto con soddisfazione del piano d'azione sulla rapida messa in opera di capacità PBN, elaborato dalla DGCA indonesiana in linea con le raccomandazioni del rapporto di valutazione della sicurezza stilato dall'Unione e sottolinea l'importanza dell'attuazione effettiva del piano d'azione.
- (59) La Commissione prende nota della disponibilità della DGCA indonesiana a continuare l'attuale pratica di ospitare esperti stranieri presso la propria direzione per l'Aeronavigabilità e le operazioni degli aeromobili, affinché i suoi ispettori siano addestrati a eseguire ispezioni sempre più efficaci del settore del trasporto aereo indonesiano, nonché della disponibilità della DGCA indonesiana a investire in tale addestramento.
- (60) La Commissione sottolinea che è di essenziale importanza che le autorità indonesiane garantiscano che le capacità di sorveglianza della sicurezza della DGCA indonesiana continuino a disporre di risorse adeguate a gestire con efficacia il settore del trasporto aereo indonesiano, tenuto conto specialmente della sua prevista crescita. La Commissione prende atto dell'impegno del governo indonesiano in tal senso.
- (61) Sulla base delle informazioni attualmente disponibili, compresi i risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione del marzo 2018 e l'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, si ritiene sussistano elementi sufficienti a dimostrare che la DGCA indonesiana e i vettori aerei certificati in Indonesia ottemperano alle pertinenti norme di sicurezza internazionali e alle pratiche raccomandate.
- (62) 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 tutti i vettori certificati in Indonesia dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (63) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza internazionali attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da svolgere sui vettori aerei certificati in Indonesia, in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (64) 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 potrebbe adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Libia

- (65) Il 20 aprile 2018 si è tenuta una riunione tecnica tra i rappresentanti della Commissione, dell'AESA, di uno Stato membro, del governo libico e dell'autorità libica per l'aviazione civile («LYCAA»).
- (66) Nel corso della riunione la LYCAA ha fornito informazioni dettagliate sui progressi compiuti nell'attuazione del piano d'azione correttivo dell'ICAO, sui settori per i quali la LYCAA è alla ricerca di assistenza tecnica e su una tabella di marcia verso la revoca del divieto operativo imposto dall'Unione. La LYCAA ha ribadito il proprio impegno ad adempiere ai suoi obblighi internazionali in materia di sicurezza aerea. La LYCAA ha informato i presenti di stare lavorando intensamente a tal fine e che la situazione è migliorata notevolmente.
- (67) La Commissione riconosce gli sforzi che la LYCAA sta compiendo e il fatto che essa si è impegnata a collaborare con la Commissione in modo da poter fornire aggiornamenti sulla situazione dei suoi obblighi di sorveglianza. La presentazione fatta dalla LYCAA ha tuttavia fornito scarse informazioni e non è stata ritenuta sufficientemente dettagliata. Inoltre il contesto operativo della Libia continua a essere molto complesso. Il 30 aprile 2018 la Commissione ha inviato una lettera alla LYCAA chiedendole informazioni tecniche supplementari.

- (68) L'ultimo audit dell'ICAO si è svolto nel 2007 e il tasso di attuazione effettiva era del 28,86 %. La LYCAA sta lavorando sul piano d'azione correttivo. La Commissione ha raccomandato alla Libia di accogliere un audit USOAP dell'ICAO, che costituirebbe una tappa importante in vista della revoca dell'attuale divieto operativo che interessa i vettori aerei libici. Sarebbe inoltre importante riuscire a risolvere adeguatamente le difficoltà operative dovute al quadro complesso in termini di sicurezza. La Commissione consiglia pertanto alla LYCAA di adoperarsi per ottenere un audit USOAP dell'ICAO. Nel frattempo si potrebbero ottenere informazioni preziose in termini di sicurezza dagli operatori stranieri che decidessero di riprendere le operazioni in Libia.
- (69) La Commissione ritiene pertanto che, sulla base di tutte le informazioni attualmente disponibili, comprese quelle fornite dalla LYCAA nel corso della riunione tecnica del 20 aprile 2018, l'elenco dei vettori aerei della Libia soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione non debba essere modificato.
- (70) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione 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 Libia.

Vettori aerei del Nepal

- (71) Il 19 gennaio 2018 si è tenuta una riunione tecnica tra i rappresentanti della Commissione, dell'AESA, di uno Stato membro e dell'autorità nepalese per l'aviazione civile («CAAN»). La CAAN è stata invitata a Bruxelles per aggiornare la Commissione in merito ai progressi compiuti nell'attuazione delle norme di sicurezza internazionali nel sistema del trasporto aereo nepalese.
- (72) L'ultima riunione con la CAAN organizzata dalla Commissione si era svolta nel novembre 2014. Nel febbraio 2014 si era svolta una visita di valutazione in loco dell'Unione, che aveva confermato il basso tasso di attuazione delle norme di sicurezza internazionali. Sulla base della relazione finale della visita di valutazione in loco dell'Unione del febbraio 2014 erano state formulate varie osservazioni in relazione alle norme, alle procedure e alle pratiche della CAAN nell'ambito del rilascio delle licenze del personale.
- (73) Durante la riunione del 19 gennaio 2018 la CAAN ha fornito informazioni in relazione alle misure adottate per sviluppare un quadro normativo nazionale conforme alle norme di sicurezza internazionali e per migliorare il sistema nepalese di sorveglianza della sicurezza, comprese le iniziative intraprese per la prevenzione degli incidenti. Nel corso della riunione la Commissione ha chiesto alla CAAN di fornirle informazioni supplementari.
- (74) Con lettera del 2 marzo 2018 la CAAN ha fornito alla Commissione le prove dell'attività svolta per tenere conto delle osservazioni formulate nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione del febbraio 2014.
- (75) La CAAN ha fornito inoltre informazioni sul piano annuale di sorveglianza e di audit regolamentare per il 2017, sul programma di sorveglianza della sicurezza proposto per il 2018, sulla lista di controllo per l'analisi delle lacune del programma nazionale di sicurezza, sulla politica nazionale di sicurezza e sullo stato di attuazione del sistema di gestione della sicurezza (SMS) per i vettori aerei nepalesi.
- (76) In base alle informazioni attualmente disponibili si ritiene che la CAAN abbia compiuto alcuni progressi nell'attuazione delle norme di sicurezza internazionali. Non vi sono tuttavia attualmente elementi di prova validi e sufficienti per giustificare in questa fase un allentamento delle restrizioni operative imposte ai vettori aerei del Nepal. E sicuramente i presunti miglioramenti devono essere verificati prima che possa essere adottata una decisione fondata di revoca del divieto operativo imposto ai vettori aerei del Nepal. Al riguardo potrebbe essere presa in considerazione una visita di valutazione dell'Unione in Nepal.
- (77) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione 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 del Nepal.

Vettori aerei della Russia

- (78) 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 in Russia 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.

- (79) Il 26 aprile 2018 alcuni rappresentanti della Commissione, dell'AESA e di uno Stato membro hanno incontrato i rappresentanti dell'Agenzia federale russa del trasporto aereo («FATA»). Lo scopo della riunione era rivedere le prestazioni dei vettori aerei russi in termini di sicurezza in base alle relazioni sulle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA per il periodo compreso tra il 9 aprile 2017 e l'8 aprile 2018 e individuare i casi che meritano un'attenzione particolare. La riunione ha inoltre permesso alla Commissione di essere informata sulle misure specifiche di sorveglianza della sicurezza che la FATA sta predisponendo nel contesto della Coppa del mondo FIFA del 2018.
- (80) Durante la riunione la Commissione ha esaminato più in dettaglio i risultati delle ispezioni SAFA relative ai nove vettori aerei certificati in Russia. Sebbene non siano state rilevate criticità in termini di sicurezza sulla base delle ispezioni di rampa, la FATA ha informato la Commissione in merito alle attività di sorveglianza della sicurezza svolte su tali vettori aerei e ai provvedimenti attuativi adottati nei confronti di due di tali vettori.
- (81) In relazione alla Coppa del mondo FIFA del 2018, la FATA ha informato la Commissione in merito alle disposizioni supplementari adottate per garantire la sicurezza aerea.
- (82) In base alle informazioni attualmente disponibili, tra cui le informazioni fornite dalla FATA nella riunione di consultazione tecnica del 26 aprile 2018, si ritiene che non vi sia né incapacità né mancanza di volontà da parte della FATA di rimediare alle carenze in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia. Per questi motivi la Commissione ha concluso che non era necessaria un'audizione delle autorità dell'aviazione russa o dei vettori aerei certificati in Russia dinanzi alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea.
- (83) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 si ritiene pertanto che non vi siano attualmente motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per inserire i vettori aerei della Russia.
- (84) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei russi alle norme di sicurezza internazionali mediante l'attribuzione di priorità alle ispezioni di rampa in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012. Qualora tali ispezioni dovessero indicare l'esistenza di un rischio imminente per la sicurezza, dovuto alla non conformità alle pertinenti norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad adottare misure nei confronti dei vettori aerei della Russia in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Venezuela

- (85) Il 6 marzo 2017 il vettore aereo *Avior Airlines*, certificato in Venezuela, ha presentato all'AESA una domanda di autorizzazione TCO. Dopo avere valutato tale domanda l'AESA ha concluso che un'ulteriore valutazione non avrebbe condotto al rilascio di un'autorizzazione TCO a *Avior Airlines* e che tale vettore aereo non era conforme alle prescrizioni applicabili del regolamento (UE) n. 452/2014. Il 4 ottobre 2017 l'AESA ha pertanto respinto per motivi di sicurezza la domanda di autorizzazione TCO presentata da *Avior Airlines*.
- (86) Il 14 novembre 2017 l'autorità per l'aviazione civile del Venezuela («INAC») e *Avior Airlines* sono stati sentiti dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (87) Le informazioni disponibili al momento dell'audizione, basate sulla valutazione dell'AESA ai fini dell'autorizzazione TCO, sulle ispezioni di rampa condotte dagli Stati membri e sulle informazioni fornite dall'INAC e da *Avior Airlines*, indicavano che l'INAC doveva sviluppare ulteriormente la propria capacità ispettiva nei confronti dei vettori aerei sotto la sua responsabilità e che *Avior Airlines* non era in grado di risolvere le proprie carenze in fatto di sicurezza.
- (88) L'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione è stato pertanto modificato e il vettore *Avior Airlines* è stato inserito nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (89) Le informazioni attualmente disponibili, basate sui risultati delle ispezioni SAFA, dimostrano gravi e comprovate carenze in materia di sicurezza di *Avior Airlines*. Né *Avior Airlines* né l'INAC sono in grado di affrontare tali carenze in materia di sicurezza, come dimostrato tra l'altro dal piano d'azione correttivo inadeguato e insufficiente che *Avior Airlines* ha presentato in risposta alle carenze riscontrate nel corso delle ispezioni SAFA e dal fatto che il coefficiente SAFA medio dei vettori aerei venezuelani è peggiorato dall'ottobre 2017.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 787/2007 della Commissione, del 4 luglio 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità, considerando sul Venezuela da 70 a 81.

- (90) Al fine di monitorare attentamente la situazione, la Commissione proseguirà le consultazioni con le autorità del Venezuela in conformità all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (91) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle pertinenti norme di sicurezza internazionali attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da svolgere sui vettori aerei certificati in Venezuela, in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (92) 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 potrebbe adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (93) 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 del Venezuela.
- (94) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea.
- (95) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006,

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, il 14 giugno 2018

*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 COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
(1)	(2)	(3)	(4)
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Repubblica islamica dell'Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
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
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
FLY540	AO 004-01 FLYA	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	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)
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 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 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 (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)

(1)	(2)	(3)	(4)
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)
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 dell'applicazione 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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica gabonese responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica gabonese

(1)	(2)	(3)	(4)
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 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, compresi i seguenti:			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

(1)	(2)	(3)	(4)
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 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	057A/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
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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Príncipe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Príncipe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sierra Leone
<i>AIR RUM, LTD</i>	SCONOSCIUTO	RUM	Sierra Leone
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	SCONOSCIUTO	DTY	Sierra Leone
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	SCONOSCIUTO	ORJ	Sierra Leone
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	SCONOSCIUTO	PRR	Sierra Leone
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	SCONOSCIUTO	SVT	Sierra Leone
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	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
<i>ALFA AIRLINES SD</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 CO.</i>	60	KUH	Repubblica del Sudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Repubblica del Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Repubblica del Sudan
<i>SUN AIR</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 NELL'UNIONE ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Sigla/e di immatricolazione ed eventualmente numero/i di serie che identifica/no la fabbricazione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
(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 nel COA; aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B777-200, come indicato nel COA; aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B777-300, come indicato nel COA, e aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B777-300ER, come indicato nel COA.	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 ⁽²⁾	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 nel COA; aeromobili del tipo Boeing B747, come indicato nel COA.	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⁾ 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.

⁽²⁾ Afrijet è autorizzata a utilizzare solo l'aeromobile specifico indicato per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione.