

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/2215 DELLA COMMISSIONE

del 30 novembre 2017

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 nel contesto dell'aggiornamento di tale elenco. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi e organizzazioni internazionali. Sulla base di 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 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 Guinea equatoriale, Nepal, Nigeria, Saint Vincent e Grenadine,

⁽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. 3922/91 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).

Thailandia, Ucraina e Venezuela. Essa ha fornito inoltre al comitato per la sicurezza aerea informazioni riguardo alla situazione della sicurezza aerea in Afghanistan, Bolivia, India, Indonesia, Iraq, Kazakhstan, Libia, Moldova, Mozambico e Zambia e alle consultazioni tecniche con la Russia.

- (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'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa consentirà di ottenere ulteriori informazioni sulle prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati in tali paesi terzi.
- (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 controllo 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 da ispezioni di rampa degli aeromobili di vettori aerei dell'Unione e 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.
- (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.

Vettori aerei della Guinea equatoriale

- (12) Il 7 giugno 2017 alcuni rappresentanti della Commissione e dell'AESA hanno incontrato i rappresentanti della Autoridad Aeronautica de Guinea Ecuatorial («AAGE»). Obiettivo di tale riunione era proseguire le consultazioni dall'ultima riunione avvenuta nel 2013. L'AAGE ha informato la Commissione e l'AESA in merito alle azioni adottate per migliorare la conformità ai requisiti previsti dall'ICAO per un sistema di sorveglianza della sicurezza e ha altresì evidenziato gli sforzi compiuti a livello politico per l'attuazione delle riforme.
- (13) Nel corso della riunione del 7 giugno 2017 l'AAGE ha riconosciuto che i vettori aerei della Guinea equatoriale non erano stati certificati in passato conformemente ai requisiti dell'ICAO. Per tale motivo l'AAGE ha revocato i certificati di vari vettori aerei certificati nel paese e ha avviato la nuova procedura di certificazione in cinque fasi per i restanti vettori aerei. L'AAGE ha inoltre fornito informazioni sulla pianificazione e assunzione del personale, sul registro degli aeromobili, sul programma di ricertificazione dei vettori aerei e sul programma di sorveglianza della sicurezza.

⁽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).

- (14) Come rilevato nell'ambito dell'audit dell'ICAO del febbraio 2017, l'AAGE ha raggiunto un tasso di attuazione effettiva delle norme internazionali di sicurezza aerea del 62,5 %, rispetto al 10 % circa del passato.
- (15) Dal 16 al 20 ottobre 2017 l'Unione ha condotto nella Guinea equatoriale una visita di valutazione in loco, cui hanno partecipato esperti della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri. Nel corso di tale visita è stato valutato il lavoro dell'AAGE, verificato mediante visite ai due vettori aerei attivi certificati nella Guinea equatoriale. Si è constatato che la struttura organizzativa dell'AAGE, un'autorità indipendente e autonoma per l'aviazione civile che è stata istituita di recente e che ha iniziato le sue attività di sorveglianza della sicurezza nel 2012, è appropriata per il livello delle attività di trasporto aereo nella Guinea equatoriale. È stato anche riscontrato che l'AAGE abbraccia tutti i settori dell'aviazione civile e dispone di un bilancio e risorse propri. È emerso tuttavia che all'AAGE servono ispettori adeguatamente qualificati, in particolare nel settore delle operazioni di volo e anche per quanto riguarda il trasporto aereo commerciale, affinché possa effettuare in modo corretto ed efficace la sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei certificati nel paese.
- (16) La visita ha mostrato che nella Guinea equatoriale è stato istituito un sistema normativo completo. L'AAGE sta lavorando sugli aggiornamenti della normativa affinché continui a mantenersi conforme ai recenti sviluppi delle norme internazionali di sicurezza aerea. L'autorità si basa tuttavia in larga misura sui certificati, sulle licenze e sulle autorizzazioni rilasciati da altre autorità e organizzazioni, senza effettuare una propria verifica, che è invece una componente essenziale dei compiti di sorveglianza della sicurezza ad essa spettanti. Questo processo di verifica dovrebbe pertanto essere incluso nelle procedure dell'AAGE ed essere attuato in modo corretto.
- (17) Nel corso della visita l'AAGE ha evidenziato che attualmente sono solo due i vettori aerei certificati nella Guinea equatoriale: *CEIBA Intercontinental* e *Cronos Airlines*. I certificati di operatore aereo dei vettori aerei *Punto Azul* e *Tango Airways* sono stati revocati.
- (18) Durante la visita a *CEIBA Intercontinental*, nell'ambito della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione, è stato osservato che il vettore opera ancora in base a un vecchio certificato di operatore aereo e ha raggiunto solo la seconda fase dell'attuale procedura di certificazione degli operatori aerei in cinque fasi. *Ceiba Intercontinental* sta attualmente registrando vari cambiamenti, il che comporta la mancanza di aggiornamenti e approvazioni di manuali essenziali sulle operazioni di volo e sulla manutenzione come pure di altri documenti. Inoltre questi manuali e questi documenti non sono ancora stati adattati alle operazioni e agli aeromobili del vettore aereo. Il suo sistema di gestione della sicurezza è in corso di sviluppo e il vettore aereo deve ancora integrare un'appropriata analisi dei rischi. Pur essendo state elaborate e adottate, le sue politiche in materia di sicurezza non sono state ancora chiaramente e ampiamente comunicate all'interno dell'organizzazione e anche il suo sistema di qualità deve essere ulteriormente sviluppato.
- (19) La visita a *Cronos Airlines* ha dimostrato che il vettore aereo conosce la normativa applicabile nella Guinea equatoriale e si sta adoperando per attuare le norme del settore dell'aviazione. Ha superato l'attuale procedura di certificazione degli operatori aerei in cinque fasi e il suo certificato di operatore aereo è stato rinnovato nel gennaio 2017. È stato però osservato che diversi manuali non sono stati adattati alle sue effettive operazioni e che il suo sistema di qualità non è pienamente sviluppato. È inoltre emerso che il sistema di gestione della sicurezza di *Cronos Airlines* è ancora in corso di sviluppo e si trova attualmente nella fase due delle quattro fasi di attuazione dei sistemi di gestione della sicurezza. Sono state elaborate e adottate politiche in materia di sicurezza, che sono state inoltre chiaramente e ampiamente comunicate all'interno dell'organizzazione. Il vettore aereo ha aderito su base volontaria a un programma di monitoraggio dei dati di volo per i suoi aeromobili.
- (20) Il 14 novembre 2017 l'AAGE, *CEIBA Intercontinental* e *Cronos Airlines* sono stati ascoltati dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea in conformità all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005. Nel corso di tale audizione il rappresentante del governo della Guinea equatoriale ha espresso il forte impegno assunto dal governo al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza del trasporto aereo nel paese e garantire così una buona connettività a livello nazionale e regionale. Durante l'audizione l'AAGE ha fornito informazioni sulle azioni correttive adottate per rispondere alle osservazioni formulate nel corso della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione. L'autorità ritiene che l'attuazione di tali azioni correttive richiederà un anno.
- (21) Dalle informazioni fornite nel corso dell'audizione da *CEIBA Intercontinental* in merito al piano d'azione correttivo per trovare una soluzione alle osservazioni formulate durante la visita di valutazione in loco da parte dell'Unione è emerso che il vettore aereo non ha svolto un'analisi delle cause profonde, ma ha solo messo in atto azioni correttive immediate, senza adottare misure preventive a lungo termine.

- (22) Per quanto riguarda *Cronos Airlines*, nel corso dell'audizione il vettore ha fornito informazioni in merito alle azioni correttive intraprese per rispondere alle osservazioni formulate nel corso della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione, precisando di avere effettuato un'analisi delle cause profonde e di avere adottato azioni correttive immediate come pure azioni volte a impedire il ripetersi dei problemi rilevati.
- (23) 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 14 novembre 2017, si ritiene che, sebbene l'AAGE vi) abbia apportato notevoli miglioramenti, il sistema di sorveglianza della sicurezza aerea nella Guinea equatoriale continui a presentare gravi carenze. Si ritiene che l'AAGE non abbia ancora la capacità di adempiere pienamente alle proprie responsabilità per quanto riguarda la sorveglianza dei vettori aerei certificati nella Guinea equatoriale. Ciò è dimostrato dal fatto che i vettori aerei sono certificati e la sorveglianza della sicurezza è realizzata senza ispettori adeguatamente qualificati come prescritto nonché dal fatto che alcune delle osservazioni formulate durante la visita di valutazione in loco da parte dell'Unione non erano state rilevate dall'AAGE stessa nelle sue attività di certificazione e di sorveglianza. Al momento non esistono quindi elementi di prova sufficienti a giustificare una decisione di annullamento o modifica del divieto operativo per tutti i vettori aerei certificati nella Guinea equatoriale. *Punto Azul* e *Tango Airways* dovrebbero tuttavia essere cancellati dall'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo dato che i loro certificati di operatore aereo sono stati revocati.
- (24) 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 cancellare i vettori aerei *Punto Azul* e *Tango Airways* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei del Nepal

- (25) Il 5 marzo 2017 l'autorità per l'aviazione civile del Nepal («CAAN») ha scritto una lettera alla Commissione, fornendo informazioni sulla situazione attuale del sistema di sorveglianza della sicurezza in Nepal. Dopo la ricertificazione nel 2015 di tutti i vettori aerei del Nepal, la CAAN ha ripetuto l'esercizio nel 2016 con l'assistenza dell'ICAO al fine di rinnovare ancora una volta i certificati di operatore aereo.
- (26) Il 13 marzo 2017 a Kathmandu, in Nepal, il ministero degli Affari esteri del paese ha presentato alla delegazione dell'Unione documenti aggiuntivi illustranti i progressi compiuti e contenenti un estratto della relazione relativa alla missione in Nepal del gruppo di azione congiunta (*Combined Action Team*) dell'ICAO. Quest'ultimo formulava una serie di osservazioni sulle operazioni e sull'aeronavigabilità, che riprendevano le osservazioni espresse in occasione di visite precedenti, tra cui la visita di valutazione in loco da parte dell'Unione nel febbraio 2014 e una missione di assistenza tecnica dell'Unione nell'ottobre 2015. Alla luce di tali informazioni, il 4 luglio 2017 la Commissione ha chiesto alla CAAN informazioni supplementari.
- (27) Dal 4 all'11 luglio 2017 l'ICAO ha effettuato una missione coordinata di convalida in Nepal. Sulla base dei risultati di tale missione, il 27 luglio 2017 l'ICAO ha annunciato che le autorità competenti del Nepal avevano superato la criticità significativa in materia di sicurezza concernente la certificazione dei vettori aerei.
- (28) Il 3 agosto 2017 la CAAN ha fornito le informazioni richieste dalla Commissione, tra cui informazioni sui titolari dei certificati di operatore aereo, i risultati delle attività di sorveglianza della sicurezza, gli aeromobili immatricolati in Nepal, gli incidenti e gli inconvenienti gravi, le azioni di esecuzione, l'organizzazione, la normativa e le attività di assistenza tecnica in Nepal. L'autorità non ha però dato alcun seguito alle raccomandazioni contenute nella relazioni di indagine sugli incidenti pubblicate.
- (29) Il 7 novembre 2017 la CAAN ha presentato la relazione finale della missione coordinata di convalida dell'ICAO, svoltasi dal 4 all'11 luglio 2017, in cui si indica un aumento del tasso di attuazione effettiva delle norme internazionali di sicurezza aerea al 66 %. La relazione evidenzia però anche la necessità di ulteriori miglioramenti per quanto riguarda il personale tecnico qualificato e la soluzione delle criticità in materia di sicurezza. L'ICAO non ha riesaminato l'ambito relativo al rilascio delle licenze dell'equipaggio, che aveva invece sollevato preoccupazione dopo la visita di valutazione in loco da parte dell'Unione nel febbraio 2014.

- (30) Sulla base delle informazioni attualmente disponibili, si ritiene che, sebbene la CAAN abbia compiuto alcuni progressi nell'attuazione delle norme internazionali di sicurezza aerea, il sistema di sorveglianza della sicurezza aerea del Nepal sia ancora insufficiente, come testimoniato anche dal fatto che dopo gli incidenti, anche mortali, avvenuti negli ultimi anni non sono stati attuati interventi efficaci per evitare il loro ripetersi.
- (31) 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 Nepal.

Vettori aerei della Nigeria

- (32) La Commissione, con il sostegno dell'AESA, continua a monitorare da vicino le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati in Nigeria. Nelle lettere del 15 maggio e del 20 giugno 2017 la Commissione ha sottolineato che l'autorità per l'aviazione civile della Nigeria («NCAA») deve seguire attentamente le domande presentate dai vettori aerei certificati in Nigeria per ottenere l'autorizzazione come operatore di un paese terzo («TCO») da parte dell'AESA.
- (33) Con lettera del 30 maggio 2017 la NCAA ha informato la Commissione della propria intenzione di procedere a un audit approfondito delle operazioni del vettore aereo *Med-View Airline*, registrato in Nigeria, nonché delle azioni da essa adottate in relazione ad altri vettori aerei della Nigeria.
- (34) Con lettera del 10 ottobre 2017 la Commissione ha sottolineato che, alla luce delle prescrizioni applicabili e della crescita prevista del trasporto aereo in Nigeria, tali attività risultano insufficienti e ha informato la NCAA dell'avvio di consultazioni a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (35) Il 30 ottobre 2017 alcuni rappresentanti della Commissione e dell'AESA hanno incontrato alti rappresentanti della NCAA per una riunione di consultazione tecnica. Scopo della riunione era dare alla NCAA la possibilità di spiegare le misure preventive e correttive da essa adottate nei confronti di *Med-View Airline* e degli altri vettori aerei certificati in Nigeria. La presentazione della NCAA nel corso di tale riunione è stata accompagnata da elementi di prova attestanti un certo miglioramento della sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei di cui le autorità nigeriane sono responsabili in base alla normativa internazionale applicabile.
- (36) Nel corso della riunione la NCAA ha informato la Commissione e l'AESA in merito alle azioni adottate per migliorare la conformità ai requisiti previsti dall'ICAO per un sistema di sorveglianza della sicurezza. L'autorità ha inoltre fornito informazioni relative all'audit condotto su *Med-View Airline* e su altri vettori aerei registrati in Nigeria, vale a dire *Arik Air*, *Air Peace* e *Kabo Air*, e informazioni sul numero dei suoi dipendenti, sulla formazione e sulle qualifiche dei suoi ispettori e sul suo programma di sorveglianza della sicurezza. La NCAA ha istituito e applica un programma di sorveglianza delle operazioni di volo e dell'aeronavigabilità al fine di garantire costantemente la conformità alla normativa. La Nigeria sta attuando il suo programma nazionale di sicurezza e prevede di raggiungere la piena attuazione entro la fine del 2018.
- (37) Le informazioni attualmente disponibili, tra cui quelle fornite dalla NCAA nella riunione del 30 ottobre 2017, indicano che il sistema di sorveglianza della sicurezza in Nigeria è in fase di miglioramento. È evidente che tali miglioramenti restano di fondamentale importanza, soprattutto per quanto riguarda la necessità che la NCAA sia a conoscenza delle attività programmate dei vettori aerei sotto la sua supervisione, come pure la reale ed effettiva attuazione del suo programma di sorveglianza della sicurezza, compresa la gestione dei rilievi. Il 1° novembre 2017 la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni al riguardo. La Commissione ha inoltre invitato la NCAA a scoraggiare gli operatori aerei della Nigeria dal presentare all'AESA domande di autorizzazione TCO fino a quando non avrà l'assoluta certezza che gli operatori in questione rispettano le norme internazionali di sicurezza aerea applicabili.
- (38) 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 Nigeria.
- (39) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza aerea, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Russia

- (40) La Commissione, l'AESA e le autorità competenti degli Stati membri continuano a seguire da vicino le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia e operanti nell'Unione, anche mediante l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa da effettuare su alcuni vettori aerei russi in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (41) Il 20 ottobre 2017 alcuni rappresentanti della Commissione e dell'AESA hanno incontrato i rappresentanti dell'Agenzia federale russa del trasporto aereo («FATA»). Scopo della riunione era rivedere le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia in base alle relazioni delle ispezioni di rampa per il periodo compreso tra il 6 ottobre 2016 e il 5 ottobre 2017 e individuare i casi in cui le attività di sorveglianza della FATA potrebbero essere rafforzate.
- (42) Durante la riunione la Commissione ha esaminato più in dettaglio i risultati delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA su quattro vettori aerei certificati in Russia. Sebbene non siano state rilevate criticità in materia di sicurezza, la FATA ha informato la Commissione in merito alle attività di sorveglianza della sicurezza svolte su tali vettori aerei.
- (43) In base alle informazioni attualmente disponibili, tra cui le informazioni fornite dalla FATA nella riunione di consultazione tecnica del 20 ottobre 2017, 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.
- (44) 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 inserire i vettori aerei della Russia.
- (45) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei russi alle norme internazionali di sicurezza aerea, mediante l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (46) Qualora tali ispezioni dovessero indicare l'esistenza di un rischio imminente per la sicurezza, dovuto alla non conformità ai pertinenti standard di sicurezza, la Commissione può vedersi costretta ad adottare misure nei confronti dei vettori aerei della Russia in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei di Saint Vincent e Grenadine

- (47) Il 2 febbraio 2017 il vettore aereo *Mustique Airways*, certificato a Saint Vincent e Grenadine, ha presentato all'AESA una nuova domanda di autorizzazione TCO. Questa nuova domanda faceva seguito a una domanda di autorizzazione TCO precedente che era stata respinta dall'AESA per motivi di sicurezza. L'AESA ha valutato la nuova domanda in conformità alle prescrizioni del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione ⁽¹⁾.
- (48) I piani d'azione correttivi per porre rimedio ai rilievi dell'AESA riguardo alla domanda di autorizzazione TCO di *Mustique Airways* sono stati ritenuti accettabili dall'Agenzia, che ha deciso di proseguire la valutazione della domanda fino alla chiusura di tutti i rilievi. L'11 settembre 2017 l'AESA ha informato la Commissione della chiusura dell'ultimo rilievo e di poter quindi rilasciare l'autorizzazione qualora il vettore aereo fosse cancellato dall'elenco per la sicurezza aerea.
- (49) Alla luce di tali informazioni la Commissione ha invitato *Mustique Airways* a un'audizione per permettere al vettore di presentare le azioni correttive messe in atto e di fornire informazioni sulle misure adottate per evitare il riemergere delle carenze in materia di sicurezza individuate dall'AESA durante la valutazione per l'autorizzazione TCO. Il 14 novembre 2017 *Mustique Airways* ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea tali azioni correttive. Esse comportano modifiche significative a livello di organizzazione e attuazione di un sistema di gestione della sicurezza, coadiuvato da un nuovo strumento basato sul web e da una nuova politica in materia di sicurezza, con l'obiettivo per *Mustique Airways* di affrontare le cause profonde delle carenze e impedirne la ricomparsa.

⁽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 di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 133 del 6.5.2014, pag. 12).

- (50) Nel corso dell'audizione *Mustique Airways* ha inoltre fornito informazioni su una serie di misure adottate per introdurre una cultura della sicurezza aerea al suo interno. Tali misure includono riunioni periodiche sulla sicurezza a livello sia di dirigenza sia di personale per permettere a *Mustique Airways* di accrescere il livello di consapevolezza del proprio personale in materia e di migliorare il tasso di segnalazione degli eventi concernenti la sicurezza.
- (51) In base a tutte le informazioni attualmente disponibili, tra cui la valutazione effettuata dall'AESA e le informazioni fornite durante l'audizione, si è concluso che *Mustique Airways* ha risolto le carenze in materia di sicurezza rilevate ed è in grado di affrontare quelle che potrebbero verificarsi.
- (52) 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 cancellare il vettore aereo *Mustique Airways* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (53) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità ai pertinenti standard di sicurezza mediante l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa da effettuare sui vettori aerei certificati a Saint Vincent e Grenadine in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (54) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza aerea, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Thailandia

- (55) Dal 20 al 27 settembre 2017 l'ICAO ha effettuato una missione coordinata di convalida in Thailandia allo scopo di riesaminare le domande del protocollo in base alle quali era stata stabilita l'esistenza di una criticità significativa in materia di sicurezza in Thailandia. Le azioni correttive adottate dall'autorità per l'aviazione civile della Thailandia («CAAT») sono state ritenute sufficienti per porre rimedio alla criticità significativa in materia di sicurezza e il tasso di attuazione effettiva delle norme internazionali di sicurezza aerea è salito al 41 % circa. Si continua però a lavorare per aumentare ulteriormente il tasso di attuazione effettiva e la CAAT attende una missione coordinata di convalida dell'ICAO nel 2018, che riguarderà tutti gli ambiti del sistema di sorveglianza della sicurezza dell'aviazione civile.
- (56) La CAAT è stata invitata a un'audizione, tenutasi il 13 novembre 2017, per fornire alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea un aggiornamento sulle azioni correttive intraprese per migliorare la situazione della sicurezza aerea in Thailandia.
- (57) Nel corso dell'audizione la CAAT ha fornito informazioni sulle dimensioni e sulle attività dell'industria dell'aviazione civile in Thailandia e i risultati della missione coordinata di convalida dell'ICAO, compreso il fatto che la criticità significativa in materia di sicurezza era stata risolta. La CAAT ha inoltre riferito in merito ai progressi compiuti nell'attuazione del piano di sostenibilità, che comprende lavori su un piano strategico per il prossimo futuro, all'aggiornamento della legislazione e delle normative, all'organizzazione e al personale dell'autorità, al finanziamento delle sue attività e ai sistemi informatici che verranno utilizzati a sostegno delle sue attività. Ha inoltre fornito informazioni sulle sue attività di supervisione dei vettori aerei certificati in Thailandia. La Commissione ha incoraggiato la CAAT a proseguire i suoi sforzi per garantire la sostenibilità dei miglioramenti della sicurezza aerea in Thailandia.
- (58) Le informazioni disponibili indicano che il sistema di sorveglianza della sicurezza in Thailandia è migliorato. In particolare la CAAT ha fornito elementi di prova dei progressi compiuti nell'ultimo anno. Le informazioni attualmente disponibili riguardo ai vettori aerei certificati in Thailandia non giustificano la decisione di istituire un divieto operativo o restrizioni operative nei confronti di tali vettori.
- (59) 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.
- (60) 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.
- (61) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità ai pertinenti standard di sicurezza mediante l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa da effettuare sui vettori aerei certificati in Thailandia in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.

- (62) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza aerea, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'Ucraina

- (63) Il 19 aprile 2017 il vettore aereo *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, certificato in Ucraina, ha presentato all'AESA una nuova domanda di autorizzazione TCO. Dopo il rigetto per motivi di sicurezza da parte dell'AESA della sua prima domanda di autorizzazione TCO, quest'ultima ha valutato la nuova domanda in conformità alle prescrizioni del regolamento (UE) n. 452/2014.
- (64) In tale contesto l'AESA ha condotto, dal 28 al 29 giugno 2017, un audit in loco nella sede di *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*. Sebbene l'audit abbia consentito di chiudere tutti i rilievi fatti durante la valutazione della prima domanda, sono stati formulati cinque nuovi rilievi, soprattutto per quanto riguarda l'aeronavigabilità. *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* ha poi presentato all'AESA un piano d'azione correttivo per rispondere a tali rilievi, sulla base del quale il 4 ottobre 2017 sono stati chiusi tutti i rilievi, con piena soddisfazione dell'AESA. L'AESA ne ha informato la Commissione, dichiarando di poter quindi rilasciare l'autorizzazione qualora il vettore aereo fosse cancellato dall'elenco per la sicurezza aerea.
- (65) Su tale base la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno invitato *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* ad un'audizione, tenutasi il 13 novembre 2017. Nel corso di tale audizione il vettore aereo ha fornito informazioni dettagliate sull'attuazione del piano d'azione correttivo elaborato in risposta ai rilievi formulati dall'AESA durante l'audit in loco del giugno 2017. Ha inoltre spiegato che la sua organizzazione e le sue procedure hanno subito modifiche sostanziali intese a rafforzare la sua capacità di rispettare le norme internazionali di sicurezza aerea. Al fine di garantire la sostenibilità di tali misure e di consentire un controllo efficace delle sue attività, *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* ha anche ristrutturato il suo sistema interno di qualità.
- (66) In base a tutte le informazioni attualmente disponibili, tra cui la valutazione effettuata dall'AESA e le informazioni fornite durante l'audizione, si è concluso che *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* ha risolto le carenze in materia di sicurezza rilevate ed è in grado di affrontare quelle che potrebbero verificarsi.
- (67) 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 cancellare il vettore aereo *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (68) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità ai pertinenti standard di sicurezza mediante l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa da effettuare sui vettori aerei certificati in Ucraina in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (69) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza aerea, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Venezuela

- (70) Il 6 marzo 2017 il vettore aereo *Avior Airlines*, certificato in Venezuela, 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.
- (71) Nell'effettuare la valutazione di sicurezza TCO di *Avior Airlines*, l'AESA ha espresso preoccupazione riguardo all'incapacità di tale vettore aereo di dimostrare la conformità alle prescrizioni applicabili. L'AESA ha perciò 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*.

- (72) Il 10 ottobre 2017 la Commissione ha chiesto all'autorità per l'aviazione civile del Venezuela («INAC») di fornire informazioni in merito alle misure da essa adottate in seguito al rigetto da parte dell'AESA della domanda di autorizzazione TCO presentata da *Avior Airlines*. Tale lettera ha aperto consultazioni con le autorità responsabili della supervisione regolamentare dei vettori aerei certificati in Venezuela conformemente ai criteri di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006. Dal momento che le criticità in materia di sicurezza rilevate dall'AESA nella valutazione di sicurezza TCO di *Avior Airlines* non erano state risolte, è stata data all'INAC e a *Avior Airlines* la possibilità di essere ascoltati dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (73) Il 13 novembre 2017 l'INAC ha fornito alla Commissione informazioni sulle attività di supervisione realizzate nei confronti dei vettori aerei certificati in Venezuela nel corso degli ultimi anni, nonché una descrizione di quelle condotte nei riguardi di *Avior Airlines*.
- (74) Nel corso dell'audizione del 14 novembre 2017 l'INAC ha fornito alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea informazioni sulla sua struttura, sulle sue funzioni, competenze e risorse, sul numero di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione, sull'attuazione effettiva delle norme internazionali di sicurezza aerea, sullo status nell'ambito del programma di valutazione della sicurezza aerea internazionale dell'FAA e sul numero e sul tipo di organizzazioni sotto la sua supervisione. L'autorità ha anche illustrato il proprio processo di supervisione e ha fornito i risultati delle attività di sorveglianza della sicurezza realizzate nei confronti di *Avior Airlines* negli ultimi anni. L'INAC ha comunicato di aver aumentato il numero di ispezioni del vettore aereo dal momento che quest'ultimo ha ampliato la sua flotta. Ciò ha portato all'identificazione di numerose carenze in materia di sicurezza presso *Avior Airlines*, in particolare per quanto riguarda la formazione del personale, la gestione delle modifiche e il sistema di controllo dei documenti.
- (75) L'INAC ha indicato che non era a conoscenza dei rilievi mossi nei confronti dei vettori aerei certificati in Venezuela nel corso delle ispezioni di rampa da parte degli Stati membri ed ha espresso la sua intenzione di collaborare con l'AESA per poter dare un seguito adeguato a tali rilievi.
- (76) Le informazioni fornite indicano che l'INAC dovrebbe sviluppare ulteriormente la propria capacità ispettiva nei confronti dei vettori aerei sotto la sua responsabilità.
- (77) Durante l'audizione *Avior Airlines* ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito alle misure correttive adottate per affrontare le gravi criticità individuate dall'AESA nel quadro della valutazione per l'autorizzazione TCO, tra cui il controllo dell'aeronavigabilità e della manutenzione, l'attuazione e il monitoraggio delle direttive di aeronavigabilità e il sistema di gestione della sicurezza e della qualità. *Avior Airlines* ha tuttavia palesato un'evidente mancanza di consapevolezza e di comprensione della gravità delle criticità in materia di sicurezza rilevate dall'AESA e constatate dagli Stati membri nel corso delle ispezioni di rampa. Le misure adottate da *Avior Airlines* rivelano inoltre l'assenza di una corretta analisi approfondita delle cause e di piani d'azione correttivi adeguati per evitare il ripetersi di casi identici o analoghi di non conformità da cui sono scaturite tali criticità.
- (78) Le informazioni attualmente disponibili, 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*, contengono chiari elementi di prova di gravi carenze in materia di sicurezza da parte di tale vettore. Dalle stesse informazioni risulta anche che *Avior Airlines* 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 che ha presentato in risposta ai rilievi dell'AESA e dall'assenza di una risposta appropriata ai rilievi formulati durante le ispezioni di rampa effettuate dagli Stati membri.
- (79) 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 il vettore aereo *Avior Airlines* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (80) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità ai pertinenti standard di sicurezza mediante l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa da effettuare sui vettori aerei certificati in Venezuela in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (81) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza aerea, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (82) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

(83) 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, il 30 novembre 2017

*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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	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
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
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate - "AOC") o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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
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 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
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)

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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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)
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

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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
<i>Cronos AIRLINES</i>	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
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica gabonese responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di <i>Afrijet</i> e <i>SN2AG</i>, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica gabonese
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Repubblica gabonese
<i>ALLEGIANCE AIR TOURIST</i>	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
<i>NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)</i>	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
<i>SKY GABON</i>	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
<i>SOLENTA AVIATION GABON</i>	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Repubblica gabonese
<i>TROPICAL AIR-GABON</i>	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 <i>Garuda Indonesia</i>, <i>Airfast Indonesia</i>, <i>Ekspres Transportasi Antarbenua</i>, <i>Indonesia Air Asia</i>, <i>Citilink</i>, <i>Lion Air</i> e <i>Batik Air</i>, compresi i seguenti:			Repubblica di Indonesia
<i>AIR BORN INDONESIA</i>	135-055	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>AIR PACIFIC UTAMA</i>	135-020	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>ALDA TRANS PAPUA</i>	135-056	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>ALFA TRANS DIRGANTARA</i>	135-012	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>AMA</i>	135-054	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
<i>ANGKASA SUPER SERVICE</i>	135-050	LBZ	Repubblica di Indonesia
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	Repubblica di Indonesia
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate - "AOC") o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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
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

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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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
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

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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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 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

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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sao Tomé e Principe
AFRICÀS CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Principe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Sierra Leone, compresi i seguenti:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Repubblica del Sudan

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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
BADR AIRLINES	35	BDR	Repubblica del Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Repubblica del Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Repubblica del Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Repubblica del Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Repubblica del Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR	51	SNR	Repubblica del Sudan
TARCO AIR	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 AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate - "AOC")	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
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 B777-200, 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
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.»

⁽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.