

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 368/2014 DELLA COMMISSIONE**del 10 aprile 2014****recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità****(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 ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽³⁾ della Commissione, istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei in questione, direttamente o per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituiscono la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (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 (il Comitato per la sicurezza aerea) ⁽⁴⁾.
- (5) Il Comitato per la sicurezza aerea è stato aggiornato dalla Commissione in merito alle consultazioni congiunte in corso, avviate nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del suo regolamento di esecuzione della Commissione (CE) n. 473/2006 ⁽⁵⁾, con le autorità competenti e i vettori aerei dei seguenti Stati: Georgia, Repubblica di Guinea, India, Indonesia, Kazakistan, Libano, Madagascar, Repubblica islamica di Mauritania, Mozambico, Nepal, Filippine, Sudan, Regno dello Swaziland, Yemen e Zambia. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ricevuto informazioni dalla Commissione in merito ad Afghanistan, Iran e Kirghizistan. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ricevuto aggiornamenti della Commissione in merito a consultazioni tecniche con la Federazione russa e concernenti il monitoraggio della Libia.
- (6) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'AESA in merito ai risultati dell'analisi delle relazioni degli audit effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) dell'ICAO. Gli Stati membri sono stati invitati a dare priorità alle ispezioni a terra dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata presso Stati per i quali l'ICAO ha rilevato «criticità significative in materia di sicurezza» Significant Safety Concerns (SSC) o per i quali l'AESA ha concluso che

⁽¹⁾ GUL 344 del 27.12.2005, pag. 15.

⁽²⁾ GUL 143 del 30.4.2004, pag. 76.

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio.

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

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) 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).

sussistono gravi carenze nel sistema di sorveglianza in materia di sicurezza. Oltre alle consultazioni avviate dalla Commissione ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005, la fissazione di priorità nelle ispezioni a terra consentirà di acquisire ulteriori informazioni in merito alle prestazioni in materia di sicurezza relative ai vettori aerei titolari di una licenza rilasciata nei suddetti Stati.

- (7) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'AESA riguardanti i risultati dell'analisi delle ispezioni a terra eseguite nell'ambito del programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri (SAFA) in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽¹⁾.
- (8) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'AESA relative ai progetti di assistenza tecnica realizzati negli Stati interessati da misure o monitoraggio di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005. Esso è stato informato in merito ai programmi dell'AESA e alle richieste di ulteriore assistenza tecnica e cooperazione per migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile al fine di contribuire a correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali in vigore. Gli Stati membri sono stati inoltre invitati a rispondere a queste richieste su base bilaterale in coordinamento con la Commissione e l'AESA. A questo riguardo la Commissione ha sottolineato l'utilità di fornire informazioni alla comunità internazionale dell'aviazione, in particolare attraverso la banca dati SCAN dell'ICAO, in merito all'assistenza tecnica fornita dall'Unione e dai suoi Stati membri per migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.
- (9) Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ascoltato una presentazione dell'ICAO sul lavoro attualmente in corso in relazione al controllo delle prestazioni di sicurezza dei suoi Stati membri, anche attraverso il programma USOAP dell'ICAO, facendo inoltre una dimostrazione degli strumenti informatici che sono stati sviluppati in questo ambito. Facendo riferimento alla risoluzione A38-5 dell'assemblea (Regional cooperation and assistance to resolve safety deficiencies, establishing priorities and setting measurable targets), l'ICAO ha invitato il comitato per la sicurezza aerea ad evitare, ove possibile, la duplicazione delle attività a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del programma USOAP dell'ICAO ed ha auspicato una collaborazione ininterrotta che potrebbe infine portare ad una revisione del mandato del comitato per la sicurezza aerea.
- (10) Il Comitato per la sicurezza aerea ha inoltre assistito ad una presentazione di Eurocontrol che ha fornito un aggiornamento sullo status della funzione di allarme di SAFA. Oltre alle statistiche sui messaggi di allerta per i vettori sottoposti a divieto operativo, Eurocontrol si è concentrata sull'importanza di un piano di volo presentato correttamente in relazione all'allerta SAFA. Sono state intraprese azioni iniziali per migliorare la qualità della presentazione dei piani di volo. Al fine di arrivare ad un miglioramento continuo della notifica e della funzione di allarme, sono in preparazione ulteriori iniziative in collaborazione con la Commissione.

Vettori aerei dell'Unione

- (11) In seguito all'analisi svolta dall'AESA delle informazioni emerse dai controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di vettori aerei dell'Unione o da ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'AESA nonché da ispezioni e audit specifici effettuati dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di applicazione delle norme e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. Per quanto riguarda il vettore *Bingo Airways*, la Polonia ha comunicato che sta attualmente verificando l'effettiva attuazione da parte del vettore del proprio piano di azioni correttive e che ha incrementato il numero delle ispezioni. Per quanto riguarda il vettore aereo *Sonnig*, la Svizzera ha comunicato che nei confronti di quest'ultimo è stata avviata una procedura di revoca, in seguito alla quale il vettore ha rinunciato al proprio certificato di operatore aereo (AOC) e alla propria licenza di esercizio.
- (12) Qualora pertinenti informazioni in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti causati da non conformità di vettori aerei dell'Unione alle appropriate norme di sicurezza, gli Stati membri hanno ribadito la loro volontà di intervenire secondo le necessità.

Vettori aerei della Georgia

- (13) A seguito delle risultanze emerse nel corso dell'audit di sistema completo (CSA) dell'ICAO della Georgia nell'ottobre 2013, l'ICAO ha notificato a tutti gli Stati contraenti della convenzione di Chicago una SSC relativa alle operazioni degli aeromobili.

⁽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) In conseguenza della suddetta notifica la Commissione ha avviato consultazioni formali con le autorità competenti della Georgia (GCAA) chiedendo i dettagli di eventuali azioni intraprese per correggere le carenze in materia di sicurezza individuate dall'audit dell'ICAO.
- (15) A questo fine, il 17 marzo 2014 si è svolta una riunione tra GCAA, la Commissione e l'AESA. GCAA ha spiegato la causa di fondo della SSC nonché i particolari del piano di azioni correttive (CAP) presentato all'ICAO. Le informazioni fornite nel corso della riunione hanno dimostrato il forte impegno di GCAA ad attuare ed applicare le pertinenti norme di sicurezza in conformità ai requisiti della Convenzione di Chicago. GCAA ha dichiarato nel corso della riunione che tutte le azioni previste dal piano di azioni correttive presentato all'ICAO erano state completate e che adesso era attesa una missione di verifica dell'ICAO prevista per i prossimi mesi.
- (16) Sulla base delle informazioni fornite da GCAA, la Commissione non ha ritenuto necessario chiedere a GCAA di partecipare ad un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea. La Commissione ha informato il Comitato per la sicurezza aerea in merito all'attuazione del PAC elaborato da GCAA.
- (17) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005 e alla luce delle azioni intraprese da GCAA, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei della Georgia. Tuttavia, qualora i risultati dello stretto monitoraggio dell'attuazione da parte di GCAA del piano di azioni correttive, in merito al quale la Commissione riferirà alla prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea, dovessero essere giudicati non soddisfacenti, la Commissione sarà costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Repubblica di Guinea

- (18) Come convenuto nel corso della riunione svoltasi a Bruxelles nel gennaio 2013, le autorità competenti della Repubblica di Guinea (DNAC) hanno trasmesso periodicamente informazioni in merito all'attuazione in corso del piano di azioni correttive (CAP), approvato dall'ICAO nel dicembre 2012, nonché relative a tutte le attività ad esso collegate.
- (19) L'ultima relazione, ricevuta il 27 febbraio 2014, specifica le attività e gli sviluppi più recenti per quanto riguarda l'attuazione del PAC. La legge sull'aviazione civile riveduta è stata adottata dal Parlamento il 5 novembre 2013 ed è entrata in vigore il 28 novembre 2013. È stato trasmesso al governo per adozione un certo numero di progetti di atti di esecuzione. Dal 2 al 6 dicembre 2013 si è svolta una riunione congiunta ICAO/Banca mondiale allo scopo di valutare l'attuazione del PAC e individuare le residue necessità in termini di sicurezza (*safety and security*). È in corso la traduzione in francese dei manuali di procedura per OPS, AIR e AGA che dovrebbe contribuire inoltre a migliorare i livelli di sicurezza. Si è svolta una serie di azioni di formazione specifiche per ispettori nelle aree di risoluzione di criticità in materia di sicurezza, approvazione delle specifiche operative del COA e servizi di navigazione aerea.
- (20) Il PAC è stato aggiornato al fine di tener conto dei più recenti sviluppi ed è stato trasmesso all'ICAO, utilizzando lo strumento online CMA. È attualmente pendente la convalida di queste azioni da parte dell'ICAO.
- (21) A fine marzo 2013 sono stati sospesi tutti i certificati di operatore aereo precedentemente in vigore, mentre è in corso la certificazione di piena conformità all'ICAO (5 fasi) di un vettore aereo nazionale (PROBIZ *Guinée*, che opera con un aeromobile del tipo BE90), con l'assistenza di una missione specifica CAFAC/BAGASOO e contemporaneo addestramento «on-the-job» di ispettori della DNAC nell'intera procedura. La procedura di certificazione è attualmente in attesa dell'approvazione del programma di manutenzione da parte della FAA che è l'autorità dello Stato di registrazione dell'aeromobile. *PROBIZ Guinée* non opera nell'Unione.
- (22) DNAC ha chiesto una ICVM al fine di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del PAC mentre l'ICAO ne sta programmando lo svolgimento nel maggio 2014. Recenti avviciamenti agli alti livelli del Ministero dei trasporti hanno causato un ritardo e l'ICVM è prevista per il momento per la seconda metà di settembre 2014.
- (23) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei della Repubblica di Guinea. Qualora eventuali informazioni rilevanti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti in conseguenza della mancanza di conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'India

- (24) La Commissione ha fornito al Comitato per la sicurezza aerea i dettagli dei recenti sviluppi per quanto riguarda la sorveglianza dei vettori aerei certificati in India dalle sue autorità competenti. Di rilevanza diretta è il fatto che, a seguito della visita di valutazione della sicurezza aerea internazionale (IASA) dell'amministrazione dell'aviazione federale degli Stati Uniti (FAA) svoltasi nel settembre 2013, la FAA il 31 gennaio 2014, ha annunciato un declassamento di categoria di conformità dell'India dal livello 1 al livello 2 a seguito di carenze constatate nel corso dell'audit IASA.
- (25) In precedenza, nel novembre 2013, la Commissione aveva trasmesso al comitato per la sicurezza aerea informazioni dettagliate relative alla capacità delle autorità competenti dell'India di ottemperare ai loro obblighi di sorveglianza in conformità agli standard internazionali tra cui quelli previsti dalla Convenzione di Chicago. È stato fatto un riferimento specifico alla missione coordinata di convalida (ICVM) dell'ICAO del dicembre 2012 e l'ICVM di follow up dell'agosto 2013. Inoltre, si è fatto riferimento alla corrispondenza inviata in precedenza dalla Commissione alle autorità indiane con riferimento ai problemi in materia di sicurezza. In seguito all'ICVM dell'agosto 2013, l'ICAO ha chiuso formalmente le due criticità significative in materia di sicurezza (SSC), come è stato riferito al comitato per la sicurezza aerea del novembre 2013. La relazione finale pubblicata dell'ICVM fornisce informazioni dettagliate sulle azioni correttive adottate dalla Direzione generale dell'aviazione civile indiana (DGCA) dirette a risolvere le questioni in sospeso.
- (26) In seguito all'annuncio della FAA di declassare la categoria di conformità IASA dell'India, il 12 febbraio 2014 la Commissione ha incontrato il direttore generale dell'aviazione civile al quale ha espresso la propria preoccupazione in merito a tale declassamento. La Commissione ha chiesto alle autorità indiane di spiegare chiaramente le azioni correttive da esse adottate in relazione al declassamento IASA della FAA. Inoltre, ci si è avvalsi dell'occasione per ribadire le misure che potrebbe essere necessario adottare sotto gli auspici del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (27) Facendo seguito alla precedente riunione del 12 febbraio 2014, il direttore generale dell'aviazione civile ha scritto alla Commissione il 17 febbraio 2014. Nella lettera venivano fornite informazioni dettagliate sulle azioni che la DGCA aveva intrapreso in seguito al declassamento. Veniva precisato che erano state prese iniziative in merito alla maggior parte delle criticità constatate e che esisteva un piano di azioni correttive per le aree di criticità ancora in sospeso.
- (28) Il 6 marzo 2014 la Commissione ha scritto informando la DGCA indiana che stava promuovendo consultazioni ufficiali con le autorità responsabili della sorveglianza normativa sui vettori aerei certificati in India, ai sensi del disposto dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione. La lettera ribadiva la necessità di un impegno ininterrotto e chiedeva una riunione tecnica per consentire alla Commissione e agli Stati membri di valutare più a fondo la situazione. Il 18 marzo 2014 la DGCA ha risposto segnalando il proprio accordo sulla suddetta riunione.
- (29) In ragione della disponibilità della DGCA ad assumere impegni con la Commissione e alla luce delle informazioni ricevute finora, si è ritenuto, in conformità ai criteri comuni, che in questa fase non sia necessario modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei per includervi i vettori aerei dell'India. La situazione verrà monitorata da vicino e qualora, da qualsiasi informazione pertinente, dovesse emergere una non conformità alle norme di sicurezza internazionali la Commissione si vedrà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (30) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili dei vettori aerei indiani ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (31) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti dell'Indonesia (DGCA) al fine di monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Indonesia, nel rispetto delle norme internazionali.
- (32) La Commissione ha scritto alla DGCA, il 14 gennaio 2014, al fine di ottenere informazioni aggiornate relative ai vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza. Con lettera del 10 febbraio 2014, la DGCA ha informato la Commissione che, dopo l'ultimo aggiornamento, sono stati certificati tre nuovi vettori aerei: il 25 ottobre 2013 era stato rilasciato il COA n. 121-028 a *Sky Aviation*, il 1° novembre 2013 il COA n. 121-043 a *Aviastar Mandiri* e il 29 novembre 2013 il COA n. 121-058 a *NAM Air*. Tuttavia, dato che la DGCA non è stata in grado di dimostrare che la sorveglianza in materia di sicurezza dei suddetti vettori viene assicurata in conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i vettori aerei in questione debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

- (33) Nel 2012, la DGCA ha avviato una corrispondenza con la Commissione con l'obiettivo di far rimuovere *PT. Citilink Indonesia* dall'elenco di cui all'allegato A, come è avvenuto con la sua compagnia madre *Garuda Indonesia*. Facendo seguito alla risposta della Commissione, tale richiesta è stata seguita da una comunicazione prima di *Garuda Indonesia* e nel 2013 di *PT. Citilink Indonesia*. A seguito della presentazione alla Commissione, da parte di *Citilink Indonesia*, di un'importante documentazione relativa alla certificazione del vettore aereo, il 5 novembre 2013 si è tenuta a Bruxelles una riunione tecnica. Alla riunione hanno preso parte la Commissione, l'AESA e gli Stati membri. Alla fine della riunione è stato chiesto a *PT. Citilink Indonesia* di presentare ulteriori prove delle attività di sorveglianza effettuate dalla DGCA su di esso. Tali informazioni sono state trasmesse da *PT. Citilink Indonesia* il 20 febbraio 2014.
- (34) Nella lettera del 10 febbraio 2014, la DGCA ha fornito alla Commissione informazioni relative alla richiesta di revocare il divieto operativo imposto a *PT. Citilink Indonesia*. Nella suddetta lettera la DGCA ha trasmesso dati concernenti le risorse e le capacità di *PT. Citilink Indonesia*, le sue prestazioni sotto il profilo della sicurezza nonché le prove delle attività di sorveglianza in materia di sicurezza effettuate dalla DGCA su di esso. Sulla base della suddetta documentazione, la DGCA ha dichiarato che, a suo avviso, *PT. Citilink Indonesia* opera in modo sicuro e conforme agli standard internazionali di sicurezza.
- (35) Il 25 marzo 2014, il Comitato per la sicurezza aerea ha sentito una presentazione della DGCA consistente in un aggiornamento relativo alla normativa e alla attività di sorveglianza e nella trasmissione di informazioni sulla sorveglianza di *PT. Citilink Indonesia*. La presentazione della DGCA è stata seguita da una presentazione di *PT. Citilink Indonesia* che comprendeva programmi di ampliamento della flotta e questioni relative all'assunzione di piloti nonché punti relativi alla gestione della sicurezza.
- (36) Il comitato per la sicurezza aerea ha rivolto domande sia alla DGCA che *PT. Citilink Indonesia* in merito alla gestione della sicurezza, inclusi i rischi e i pericoli individuati dal vettore. Sulla base delle risposte fornite, il comitato per la sicurezza aerea ha espresso le proprie preoccupazioni per il modo in cui le autorità, *PT. Citilink Indonesia* e gli altri vettori aerei in Indonesia controllano i rischi connessi all'elevato ritmo di sviluppo di queste compagnie aeree. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre manifestato preoccupazione per quanto riguarda la capacità di *PT. Citilink Indonesia* di trarre conclusioni dalle informazioni raccolte dal suo sistema di gestione della sicurezza e di agire di conseguenza.
- (37) Alla luce delle informazioni fornite e delle preoccupazioni espresse in merito alla capacità della DGCA e di *PT. Citilink Indonesia* di controllare i rischi connessi alla crescita del vettore, nonché delle preoccupazioni relative alla capacità del vettore di gestire la sicurezza, in conformità ai criteri comuni, il comitato per la sicurezza aerea non ha riscontrato elementi sufficienti che dimostrino che *PT. Citilink Indonesia* ottempera pienamente agli standard di sicurezza internazionali e ha pertanto concluso che, per il momento, tale vettore non può essere rimosso dall'elenco di cui all'allegato A.
- (38) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea riconoscono gli sforzi della DGCA per arrivare ad un sistema di trasporto aereo pienamente conforme alle norme dell'ICAO. È stato preso atto con favore della necessaria trasparenza dimostrata dalla DGCA nonché della volontà di condividere le informazioni.
- (39) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea invitano la DGCA a rivolgere particolare attenzione alle rimanenti sfide che si presentano nell'ulteriore sviluppo di sistemi di gestione della sicurezza e della strategia appropriata per mitigare i rischi della rapida espansione del settore del trasporto aereo in Indonesia.

Vettori aerei del Kazakhstan

- (40) In occasione della riunione del comitato per la sicurezza aerea del novembre 2013, è stato deciso che la Commissione avrebbe preparato una revisione delle attuali restrizioni imposte alle operazioni di *Air Astana* per la prossima riunione del comitato.
- (41) Il 20 gennaio 2014 la Commissione, assistita dall'AESA e dagli Stati membri, ha incontrato dei funzionari del governo del Kazakhstan e dei rappresentanti del vettore aereo *Air Astana*.
- (42) A seguito di tale riunione, era stato specificamente assegnato ad *Air Astana* un ispettore di sicurezza dell'autorità aeronautica del Kazakhstan, la commissione per l'aviazione civile (CAC). Il suo nome e il relativo CV sono stati notificati alla Commissione. L'ispettore deve gestire la sorveglianza effettuata dall'autorità sull'operatore e mantenere frequenti contatti con il management e il personale operativo e tecnico di quest'ultimo al fine di valutare il funzionamento della sua organizzazione e le prestazioni del suo personale durante le operazioni di volo, la manutenzione e l'addestramento. Le eventuali carenze constatate dall'ispettore devono essere immediatamente portate all'attenzione dell'operatore. L'ispettore deve inviare alla Commissione (direttamente o tramite un punto di contatto) le relazioni delle proprie osservazioni almeno due volte all'anno, due mesi prima di ogni riunione del comitato per la sicurezza aerea, o a integrazione se richiesto dalla Commissione. A seguito di tale riunione, è stato nominato anche un punto di contatto all'interno della CAC per facilitare la comunicazione in materia di sicurezza

tra tale autorità e la Commissione. Inoltre, nella stessa riunione, il management di *Air Astana* ha accettato di continuare a informare la Commissione, secondo la prassi corrente, su tutti gli sviluppi in materia di sicurezza all'interno della compagnia, tra cui (ma non limitandosi a) il rinnovo della flotta e nuove rotte verso l'UE.

- (43) Il 7 febbraio 2014, la Commissione e l'AESA hanno avuto un secondo incontro con i rappresentanti della CAC (in particolare l'ispettore di sicurezza e il punto di contatto) e con rappresentanti di *Air Astana* per discutere ulteriori questioni tecniche sulla base delle risposte preliminari fornite da parte kazaka ai questionari della Commissione. In tale occasione era stato deciso che CAC avrebbe presentato il suo programma di ispezioni per il 2014, le procedure dell'ispettore interno e uno status aggiornato di certificati di operatore aereo rilasciati nel paese. CAC si è anche impegnata ad allineare le operazioni specifiche agli standard dell'ICAO, in particolare i minimi di bassa visibilità. È stato chiesto ad *Air Astana* di fornire un'analisi approfondita della prestazione SAFA dell'operatore. Tutta la documentazione richiesta è stata trasmessa alla Commissione subito dopo la riunione.
- (44) Il 25 marzo 2014 il Comitato per la sicurezza aerea ha sentito CAC e *Air Astana*. Nel corso dell'audizione CAC ha fornito informazioni dettagliate in merito alla normativa sul trasporto aereo, l'infrastruttura, l'organizzazione di CAC e l'addestramento degli ispettori di sicurezza. *Air Astana* ha aggiornato il comitato per la sicurezza aerea sulla sua struttura di impresa, la composizione della flotta, i programmi di medio termine per lo sviluppo del mercato e il sistema di gestione della sicurezza.
- (45) Il Comitato per la sicurezza aerea ha osservato che le attuali prestazioni sotto il profilo della sicurezza di *Air Astana* non sono fonte di preoccupazione per quanto riguarda i tipi di aeromobile che esso è autorizzato a operare nell'Unione. Il vettore è in grado di adattarsi ai cambiamenti e può avvalersi di un sistema che permette voli sicuri. Il comitato per la sicurezza, tuttavia, ha osservato che le autorità aeronautiche kazake continuano a dover affrontare gravi problemi nell'attuazione del sistema di sorveglianza di sicurezza dello Stato, anche a causa della scarsità di ispettori qualificati e non sono in grado, per il momento, di assicurare una sorveglianza continua nell'area delle operazioni di volo e dell'aeronavigabilità. Si incoraggiano vivamente le autorità kazake a continuare nell'operazione di riforma del loro settore aeronautico e a perseguire la conformità agli standard di sicurezza internazionali.
- (46) In conformità ai criteri comuni, si ritiene pertanto che possa essere revocato il limite sul numero di operazioni imposto ad *Air Astana* nel 2009, mentre le altre restrizioni previste nell'allegato B rimangono immutate. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che tutti gli altri vettori aerei certificati in Kazakhstan debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.
- (47) La Commissione e l'AESA continueranno a monitorare da vicino la situazione sotto il profilo della sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Kazakhstan, tra i quali *Air Astana*. Le autorità competenti degli Stati membri verificheranno l'effettiva rispondenza alle pertinenti norme di sicurezza attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di *Air Astana* ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei del Libano

- (48) Sono proseguite le consultazioni con le autorità competenti libanesi (LCAA) al fine di ottenere conferma che il Libano sta correggendo le carenze constatate dall'ICAO nel corso dell'ICVM effettuata in Libano dal 5 all'11 dicembre 2012. La LCAA ha elaborato un piano di azioni correttive che sta attuando, in particolare per quanto concerne le SSC.
- (49) Nel novembre 2013 la Commissione e l'AESA hanno ricevuto un primo fascicolo di documentazione da parte di LCAA contenente la corrispondenza tra LCAA e l'ICAO relativa alla SSC in questione, l'elenco degli audit e delle ispezioni effettuati nel 2013 nell'ambito della suddetta SSC, il piano di audit di sorveglianza di LCAA sui vettori aerei per il 2014 e la tabella di marcia di LCAA relativa al programma di sicurezza statale del Libano (SSP). La Commissione e l'AESA hanno analizzato la documentazione ricevuta e hanno chiesto informazioni supplementari a LCAA al fine di analizzare in modo più approfondito la corrispondenza tra LCAA e l'ICAO in merito alla SSC, la capacità di sorveglianza di LCAA e ulteriori dettagli concernenti la tabella di marcia di LCAA relativa al SSP.
- (50) Con riferimento alla corrispondenza tra LCAA e l'ICAO sulla risoluzione della SSC, la Commissione e l'AESA hanno preso atto che l'ICAO ha esortato LCAA ad adottare misure immediate in merito alla SSC e che la convalida da parte dell'ICAO del PAC proposto da LCAA non sta procedendo rapidamente.
- (51) Per quanto riguarda l'ulteriore documentazione richiesta al fine di valutare la capacità di sorveglianza di LCAA, la documentazione è pervenuta ed è stata analizzata per quanto riguarda i vettori aerei *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* e *IBEX Air Charter*. Le criticità evidenziate da LCAA per quanto riguarda i suddetti vettori aerei si riferiscono principalmente a problemi attinenti alla documentazione e alla conservazione dei documenti. Tuttavia, altre aree tecniche specifiche, come l'addestramento dei piloti, non sembrano essere state pienamente esaminate da LCAA.

- (52) Per quanto riguarda la tabella di marcia per il SSP, LCAA ha presentato, nel quadro del progetto «Mediterranean Aviation Safety Cell» (MASC), un piano per adottare una tabella di marcia normativa nei prossimi sei mesi, che include l'introduzione di un SSP. La Commissione e l'AESA hanno manifestato il loro impegno a monitorare da vicino l'adozione e l'attuazione della tabella di marcia e informare di conseguenza il comitato per la sicurezza aerea.
- (53) Ulteriori consultazioni si sono svolte tra la Commissione, gli Stati membri, l'AESA e LCAA, anche attraverso una riunione tecnica convocata a Bruxelles il 27 febbraio 2014, durante la quale LCAA ha fornito ulteriori informazioni. LCAA ha mostrato dei miglioramenti nella sorveglianza dei propri vettori aerei e sta lavorando per arrivare gradualmente ad una organizzazione più indipendente e sostenibile. Sono stati fatti i primi passi nell'attuazione del SSP. LCAA è sembrata fare un buon uso dell'assistenza tecnica che ha ricevuto dall'Unione e dagli Stati membri e sta studiando le modalità per verificare le azioni correttive che sono state intraprese finora.
- (54) Sulla base della situazione descritta nei considerandi da 48 a 53, è necessario che proseguano le consultazioni con le autorità libanesi a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (55) Si ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione inserendovi i vettori aerei del Libano. Qualora eventuali informazioni rilevanti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti in conseguenza della mancanza di conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione si vedrà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Libia

- (56) Continuano le consultazioni con le autorità competenti libiche (LYCAA) dirette a ottenere conferma che la Libia sta progredendo nel suo lavoro di riforma del proprio sistema di sicurezza dell'aviazione civile, in particolare nell'assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Libia sia conforme alle norme di sicurezza internazionali.
- (57) Nel quadro del programma EUROMED, una squadra di consulenti ha effettuato una visita in Libia dal 2 al 7 febbraio 2014, con l'obiettivo di riferire alla Commissione le proprie osservazioni sulla situazione effettiva all'interno di LYCAA nonché per quanto riguarda i vettori aerei *Afriqiyah Airways* e *Libyan Airlines*. Le principali osservazioni sono state: LYCAA sembrava dotata di risorse adeguate sotto il profilo del personale e degli uffici, ma le procedure di lavoro apparivano inefficienti; sia la normativa primaria che quella derivata, in materia di sicurezza aeronautica, appariva inadeguata e non erano stati pubblicati i regolamenti in materia di sicurezza; la gestione della sicurezza non è stata attuata a livello dell'autorità competente; LYCAA sembrava dipendere dall'assistenza di consulenti esterni per migliorare la propria capacità di fornire risultati accettabili nel breve termine senza alcuna prova di sostenibilità dovuta agli effetti limitati sullo sviluppo di capacità; non era chiaro se tutti i vettori aerei fossero soggetti a certificazione e sorveglianza; *Libyan Airlines* era stata ricertificata nel dicembre 2013; e, per concludere, i consulenti hanno ritenuto che vi fossero le prove di un'adeguata gestione della sicurezza da parte dell'organizzazione.
- (58) Il 4 marzo 2014 si è tenuta una riunione fra la Commissione, l'AESA, gli Stati membri, un rappresentante di LYCAA e una rappresentanza del vettore aereo *Afriqiyah Airways*. Nel corso di questa riunione, *Afriqiyah Airways* ha illustrato gli ulteriori progressi compiuti per quanto riguarda le raccomandazioni di sicurezza derivanti dalla relazione d'incidente redatta dopo l'incidente mortale del 12 maggio 2010. Sono state intraprese diverse iniziative ma alcune sono ancora nelle primissime fasi. Il vettore ha spiegato di aver stipulato un contratto con un titolare di un COA irlandese per registrare due aeromobili Airbus A 320 in Irlanda con un accordo di «dry lease» e successivamente far rientrare gli aeromobili tramite «wet lease» utilizzando in parte membri dell'equipaggio provenienti da *Afriqiyah Airways* il che consentirebbe di ottenere le convalide della licenza prescritta per volare a norma del diritto dell'Unione.
- (59) Il 13 marzo 2014 si è svolta una riunione tra la Commissione, l'AESA, gli Stati membri, rappresentanti di LYCAA e *Libyan Airlines*. In questa riunione, LYCAA ha presentato un aggiornamento in merito alle sue capacità di sorveglianza, alle sue attività di sorveglianza nonché alle sue attività relative alla ricertificazione di vettori aerei. Inoltre, LYCAA ha illustrato i progressi compiuti per quanto riguarda la gestione della sicurezza. Su questa base, alla fine della riunione, LYCAA ancora una volta ha chiesto che venissero revocate le restrizioni in quanto, a suo parere, tutte le condizioni convenute erano state soddisfatte. *Libyan Airlines* non ha fatto una presentazione, ma le sono state rivolte delle domande relative alla gestione della sicurezza. Dalle risposte ottenute, a parere della Commissione, si deduce che quest'area deve essere ulteriormente sviluppata.
- (60) In una lettera inviata alla Commissione il 20 marzo 2014, LYCAA ha sintetizzato ancora una volta le azioni da essa intraprese per istituire un'autorità conforme alle norme di sicurezza internazionali nonché le iniziative prese per consentire la revoca delle restrizioni che essa impone attualmente ai vettori aerei libici d'accordo con la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea.

- (61) Tuttavia, nella stesa lettera del 20 marzo 2014, LYCAA conferma che non intende agire autonomamente per quanto riguarda le attuali restrizioni operative e che ogni iniziativa sarà coordinata con il Comitato per la sicurezza aerea.
- (62) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sono rimasti soddisfatti dei progressi compiuti da LYCAA e hanno dichiarato che gli ulteriori sviluppi dovranno essere costruiti sulle basi stabilite dall'attuale leadership.
- (63) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto che LYCAA continua a mantenere le attuali restrizioni imposte su richiesta della Commissione e del comitato per la sicurezza aerea a tutti i vettori aerei libici nelle operazioni di volo all'interno dell'Unione.
- (64) Si ritiene pertanto che in questa fase non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei libici. Tuttavia, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno dichiarato che LYCAA, prima di prendere in considerazione il rilascio di un'autorizzazione a suoi vettori per volare nell'Unione deve dimostrare, in modo soddisfacente per la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea, che la procedura di ricertificazione è stata effettivamente completata e che è in atto una sorveglianza continua e sostenibile in conformità alle norme ICAO. Per ottenere tale dimostrazione, e a condizione che vengano previste adeguate disposizioni in materia di sicurezza, il comitato per la sicurezza aerea ha chiesto alla Commissione di avviare una visita di valutazione in loco in Libia con un gruppo di esperti dell'AESA e degli Stati membri dell'UE non appena possibile, di preferenza prima della prossima riunione del comitato.
- (65) Qualora eventuali informazioni rilevanti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti dovuti alla mancanza di conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione si vedrebbe costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Madagascar

- (66) Il vettore aereo *Air Madagascar* è soggetto a restrizioni operative e figura nell'elenco di cui all'allegato B ai sensi del regolamento di esecuzione della Commissione (UE) n. 390/2011 ⁽¹⁾. Sono proseguite nel frattempo le consultazioni con le competenti autorità del Madagascar (ACM) e con *Air Madagascar* per poter essere aggiornati in merito ai progressi compiuti nell'attuazione di azioni correttive.
- (67) Accogliendo le ripetute richieste di ACM e del vettore *Air Madagascar* di riesaminare le restrizioni operative imposte dal regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2011, la Commissione, assistita dall'AESA e da esperti degli Stati membri, ha effettuato una visita di valutazione della sicurezza in Madagascar tra il 10 e il 13 febbraio 2014. Obiettivo della visita era verificare l'adeguatezza delle misure adottate da ACM e *Air Madagascar* per correggere le criticità descritte nel suddetto regolamento.
- (68) Nel corso della visita, ACM non è stata in grado di fornire alla squadra di ispettori le prove dell'efficacia del piano di azioni correttive e preventive, come è stato elaborato e attuato, per correggere la mancanza di un'adeguata sorveglianza di sicurezza delle operazioni di *Air Madagascar*. La squadra ha osservato che per il programma di sorveglianza delle attività di *Air Madagascar* adottato per il 2013, solo il 60 % delle ispezioni programmate è stato effettuato nelle aree combinate operazioni e rilascio di licenze, e meno del 25 % nell'area dell'aeronavigabilità. Dall'analisi delle ispezioni effettuate da ACM è emerso inoltre che le criticità sono state chiuse sulla base dei piani di azioni correttive e non sulla base di una verifica che l'azione sia stata effettivamente attuata.
- (69) ACM ha addotto la mancanza di adeguate risorse qualificate come la causa fondamentale dell'incapacità di attuare correttamente un programma di sorveglianza appropriato. Questo aspetto era già stato discusso nel corso del comitato per la sicurezza aerea del novembre 2012. In quell'occasione, come indicato nel regolamento (UE) n. 1146/2012 ⁽²⁾ di esecuzione della Commissione, ACM aveva informato il comitato per la sicurezza aerea di aver stipulato un contratto biennale per ottenere un'assistenza tecnica esterna al fine di poter ottemperare ai propri obblighi di sorveglianza di sicurezza. La squadra ha constatato, nel corso della visita, che il contratto in questione era stato sospeso 6 mesi dopo la sua entrata in vigore.

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione della Commissione (UE) n. 390/2011, del 19 aprile 2011, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 104, del 20.4.2011, pag. 10).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione della Commissione (UE) n. 1146/2012, del 3 dicembre 2012, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 333, del 5.12.2012, pag. 7).

- (70) L'attuazione del piano di azioni correttive e preventive elaborato da *Air Madagascar* in risposta alle restrizioni operative imposte dal regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2011, è stata valutata dalla squadra durante la visita al vettore aereo. La squadra ha ottenuto prove dei miglioramenti apportati dal gestore nei sistemi di gestione dell'aeronavigabilità degli aeromobili, della documentazione e del controllo di qualità. Il vettore ha indicato i suddetti sistemi di gestione come i più carenti come è emerso dall'analisi delle cause condotta sui risultati del programma SAFA.
- (71) La valutazione effettuata dalla squadra non ha rivelato criticità importanti nelle aree delle operazioni e del rilascio delle licenze, mentre sono state sollevate preoccupazioni nel settore dell'aeronavigabilità, segnalando che sono ancora necessari dei miglioramenti nelle procedure adottate dal vettore. Inoltre, il numero e la natura delle raccomandazioni che la squadra ha dovuto fare ad *Air Madagascar* ha evidenziato la dipendenza del vettore dai risultati delle attività di sorveglianza di terzi per quanto riguarda il miglioramento continuo dei suoi sistemi di sicurezza.
- (72) Al fine di correggere le criticità evidenziate nel corso della visita di valutazione dell'UE, ACM ed *Air Madagascar* hanno elaborato due diversi piani di azioni correttive e preventive.
- (73) In seguito alla richiesta presentata da ACM e da *Air Madagascar* relativa al riesame delle restrizioni operative imposte dal regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2011, ACM e *Air Madagascar* sono stati sentiti dal comitato per la sicurezza aerea il 26 marzo 2014. In tale occasione, ACM e *Air Madagascar* hanno fornito i dettagli del piano di azioni correttive adottato per affrontare le osservazioni fatte durante la visita in loco. ACM ha dichiarato anche che le operazioni di volo di tutti i vettori aerei certificati in Madagascar — con l'eccezione di *Air Madagascar* — sono limitate ai voli interni. Inoltre, la sola deroga a questa norma è per i voli di evacuazione medica. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno sottolineato che la Commissione dovrebbe essere tenuta informata di eventuali modifiche a tale politica.
- (74) Mentre il comitato per la sicurezza aerea ha riconosciuto i miglioramenti ottenuti da ACM e *Air Madagascar* nell'attuazione di norme di sicurezza internazionali, ha dovuto concludere, sulla base della relazione della visita di valutazione di sicurezza UE e delle informazioni trasmesse da ACM ed *Air Madagascar* durante l'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, che sono ancora necessari ulteriori miglioramenti, specialmente da parte di ACM per quanto riguarda le sue attività di sorveglianza. Pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene che *Air Madagascar* debba restare nell'elenco di cui all'allegato B.
- (75) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili del vettore *Air Madagascar* ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania

- (76) Ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri hanno verificato l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa effettuate su aeromobili di vettori aerei titolari di licenze rilasciate in Mauritania. La più recente analisi SAFA dell'AESA indica che sono state effettuate undici ispezioni su tre aeromobili del vettore aereo *Mauritania Airlines International (MAI)*. Anche se l'analisi delle lacune individuate nel corso di tali ispezioni SAFA indica un lieve miglioramento, l'AESA ha raccomandato agli Stati partecipanti di continuare a concentrare le ispezioni su tale operatore. Le ispezioni più recenti sottolineano una tendenza irregolare per quanto riguarda una serie di criticità, tra cui nella categoria 3 (livello SAFA di criticità che può avere una influenza importante sulla sicurezza).
- (77) La Commissione e l'AESA avevano chiesto ulteriori informazioni, in particolare relazioni periodiche in materia di sicurezza, alle autorità nazionali della Mauritania (ANAC) e a MAI per quanto riguarda il monitoraggio in materia di sicurezza. MAI ha infine inviato informazioni preliminari sull'attuazione e il funzionamento del proprio sistema di gestione della sicurezza.
- (78) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto che ANAC e MAI devono continuare a migliorare la situazione, in particolare per quanto riguarda la trasmissione di informazioni concernenti la sicurezza alla Commissione. La Commissione ha indicato che ribadirà alla Mauritania l'importanza degli impegni assunti in relazione al suo piano di azioni correttive, la necessità di effettuare un'analisi approfondita delle cause e di continuare a chiedere relazioni periodiche che ANAC nonché MAI dovranno fornire.
- (79) In conformità ai criteri comuni, si ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania. Qualora i risultati delle future ispezioni di rampa SAFA o qualsiasi altra informazione pertinente sotto il profilo della sicurezza dovessero indicare un degrado delle norme di sicurezza sotto un livello accettabile, la Commissione si vedrebbe costretta a prendere iniziative a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Mozambico

- (80) Le autorità competenti del Mozambico (IACM) hanno riferito in merito all'attuazione in corso del PAC già presentato e approvato dall'ICAO. L'ultima relazione sui progressi compiuti, ricevuta dalla Commissione e dall'AESA nel corso di una teleconferenza il 26 febbraio 2014, e corroborata dalla trasmissione di una serie di documenti di appoggio il 13 marzo 2014, precisa che IACM ha continuato a lavorare sull'aggiornamento del quadro giuridico rafforzando i requisiti relativi alla comunicazione di eventi obbligatoria e volontaria, alle indagini su incidenti e inconvenienti, all'intercettazione di aeromobili e all'istituzione di un programma statale relativo alla sicurezza. È in corso la separazione tra regolatore e fornitori di servizi contemporaneamente al trasferimento di attività di informazione aeronautica da IACM all'attuale fornitore di servizi di navigazione aerea («ANSP») Aeroportos de Moçambique. Continua l'assunzione e l'addestramento di personale, allo scopo di rafforzare ulteriormente la capacità di sorveglianza, principalmente nelle seguenti aree: operazioni e rilascio delle licenze, navigazione e aerodromi, aeronavigabilità, normativa e applicazione delle norme, accordi sul trasporto aereo, gestione del traffico aereo e comunicazioni, navigazione e sorveglianza. È in corso la riconvalida delle licenze di tutto il personale dei servizi di traffico aereo che sarà conclusa entro giugno 2014. La procedura di certificazione dell'aerodromo dell'aeroporto di Maputo inizierà nel 2014 e sarà seguita da quella di altri tre aeroporti che servono traffico internazionale. La certificazione dell'ANSP inizierà nel settembre 2014 e si baserà sui regolamenti aggiornati da adottare a fine marzo 2014.
- (81) IACM ha continuato ad affrontare le criticità USOAP in sospenso sotto il profilo delle connesse questioni protocolari e la maggior parte dei regolamenti e delle procedure necessari per sostenere le risposte sono stati prodotti e caricati, tramite l'uso dello strumento online CMA dell'ICAO. È attualmente pendente la convalida di queste azioni da parte dell'ICAO.
- (82) Il bilancio di IACM per il 2014 è stato aumentato di quasi il 20 %, riflettendo il continuo sostegno politico e l'impegno a rafforzare la propria capacità ed efficienza.
- (83) L'operatore aereo *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)* ha subito un grave incidente il venerdì 29 novembre 2013. Uno degli Embraer ERJ-190 dell'operatore, mentre stava effettuando un volo da Maputo a Luanda, si è schiantato in Namibia, uccidendo tutte le persone che si trovavano a bordo (28 passeggeri, tra i quali 6 cittadini dell'UE e i 6 membri dell'equipaggio). La commissione di inchiesta sull'incidente della Namibia ha pubblicato la relazione preliminare di inchiesta sull'incidente il 9 gennaio 2014 e le sue conclusioni preliminari propendono per un'azione intenzionale da parte del capitano. La relazione di indagine finale sull'incidente è attesa per la fine del 2014.
- (84) IACM ha inoltre riferito che il vettore aereo LAM ha proseguito nell'attuazione delle fasi avanzate, soprattutto la fase III, del proprio sistema di gestione della sicurezza («SMS»). Come prima reazione all'incidente LAM ha rafforzato le procedure operative al fine di assicurare che vi siano sempre due membri dell'equipaggio nella cabina di pilotaggio e durante tutte le fasi di volo.
- (85) IACM, allo scopo di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del proprio PAC, ha chiesto all'ICAO una ICVM che è attualmente prevista per l'autunno del 2014.
- (86) IACM ha anche riferito di aver continuato la procedura di ricertificazione dei vettori aerei in piena conformità ad ICAO SARPS e, finora, 13 vettori aerei (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers*, *CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* e *OHI-Omni Helicópteros International Lda*) sono stati ricertificati in conformità all'elenco fornito da IACM. Tuttavia, poiché IACM non è stata in grado di provare che la sorveglianza in materia di sicurezza dei suddetti 13 vettori aerei è assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, in conformità ai criteri comuni, si ritiene che tali vettori debbano essere tutti inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (87) A causa dei progressi insufficienti nella procedura di ricertificazione, IACM ha sospeso i COA di tre vettori aerei (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* e *Unique Air Charter Lda*) e ha imposto il fermo operativo alle rispettive flotte. Dato che una sospensione non è definitiva e poiché IACM non è stata in grado di provare che la sorveglianza in materia di sicurezza dei suddetti 3 vettori aerei è assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, in conformità ai criteri comuni, si ritiene che debbano essere tutti inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (88) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno apprezzato i notevoli progressi riferiti da IACM nella correzione delle carenze individuate dall'ICAO e ne ha incoraggiato gli sforzi rivolti a completare il lavoro di realizzazione di un sistema di trasporto aereo pienamente conforme alle norme internazionali. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno inoltre riconosciuto e apprezzato i duraturi miglioramenti riferiti da

LAM nel proprio costante sforzo diretto ad aderire e adottare norme di sicurezza internazionali. Riconoscendo i notevoli progressi già compiuti e gli ulteriori progressi previsti, si ritiene che una missione UE di valutazione della sicurezza possa aver luogo nel quarto trimestre del 2014.

Vettori aerei del Nepal

- (89) In seguito all'adozione del regolamento di esecuzione (UE) n. 1264/2013 ⁽¹⁾ della Commissione, tutti i vettori aerei certificati in Nepal sono stati inseriti nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione.
- (90) La Commissione, assistita da esperti dell'AESA e degli Stati membri, ha effettuato una visita di valutazione in Nepal tra il 3 e l'8 febbraio 2014 per esaminare ulteriormente le capacità delle autorità competenti del Nepal (CAAN) e di un certo numero di vettori aerei nepalesi, al fine di verificare se sia possibile alleggerire in una certa misura il divieto operativo. Le valutazioni hanno riguardato i seguenti vettori *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* e *Sita Air*.
- (91) La Commissione ha presentato la relazione della visita di valutazione presso il comitato per la sicurezza aerea. Le principali conclusioni riguardo alla valutazione dei vettori aerei è stata che *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* e *Yeti Airlines* possono dimostrare una buona comprensione degli aspetti attinenti alla gestione della sicurezza e hanno fornito prove che indicano il rispetto delle normative nazionali in materia di sicurezza, mentre *Sita Air* non è stata in grado di dimostrare la propria capacità di condurre operazioni in sicurezza o di dimostrare il completo mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili operati. Inoltre, tale operatore aveva omesso di attuare pienamente tutte le raccomandazioni di sicurezza conseguenti ad un grave incidente verificatosi nel 2012 in quanto non utilizzava un simulatore per nessuna parte del suo addestramento.
- (92) Con riguardo a *Nepal Airlines Corporation*, il comitato per la sicurezza aerea ha osservato che, sebbene fosse stata istituita la struttura di base per la gestione della sicurezza, l'operatore doveva adottare metodi più efficaci per promuovere la sicurezza, migliorare le informative, migliorare le analisi e imporsi obiettivi prestazionali in materia di sicurezza da raggiungere e quantificare il «livello accettabile di sicurezza» annunciato nella sua politica di sicurezza. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre preso atto degli ambiziosi piani di espansione di *Nepal Airlines Corporation* che prevedeva di aggiungere alla propria flotta tre nuovi tipi di aeromobile entro un anno e ha dichiarato che piani di questo tipo devono essere gestiti in modo adeguato per contenere i rischi sotto il profilo della sicurezza.
- (93) Inoltre, il 16 febbraio 2014, si è verificato un grave incidente che ha visto coinvolto un aeromobile di *Nepal Airlines Corporation*, nel quale sono rimaste uccise tutte le 18 persone a bordo tra cui un cittadino dell'Unione. La Commissione ha scritto a CAAN il 3 marzo 2014 e ha chiesto informazioni sull'incidente nonché informazioni sulle azioni adottate da CAAN per evitare che si ripetano incidenti simili in futuro. CAAN ha risposto con una lettera in data 18 marzo 2014, illustrando le azioni intraprese. Tuttavia, le informazioni fornite non sono state giudicate adeguate in quanto non hanno consentito alla Commissione di valutare se le azioni adottate da CAAN fossero appropriate in relazione alla gravità dell'incidente.
- (94) Per quanto riguarda CAAN, la valutazione ha rivelato gravi carenze in particolare nelle aree del rilascio delle licenze e dell'addestramento del personale, della certificazione di vettori aerei nonché della sorveglianza nell'area delle operazioni aeree.
- (95) Nell'area del rilascio delle licenze e dell'addestramento dei piloti, è stato accertato che le autorità competenti non hanno seguito i requisiti di cui all'allegato 1 dell'ICAO, in particolare per quanto riguarda l'approvazione delle organizzazioni di addestramento, le conoscenze teoriche, la convalida di licenze straniere e i dispositivi di addestramento al volo simulato. Pertanto non vi erano garanzie che i piloti fossero sufficientemente qualificati per i loro compiti in conformità alle norme vigenti dell'ICAO.
- (96) A causa di tali carenze, non è stato possibile assicurare che i vettori aerei esaminati che si basavano sulla certificazione e il rilascio di licenze da parte di CAAN fossero conformi alle norme pertinenti dell'ICAO.
- (97) Nel luglio 2013 l'ICAO ha effettuato un'ICVM che ha individuato una SSC in relazione all'esercizio di aeromobili. Le iniziative indicate nel piano di azioni correttive presentato da CAAN all'ICAO per correggere le carenze osservate nella SSC non sono state completate entro i tempi concordati e quindi sussiste sempre la SSC in questione. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno osservato inoltre che, secondo l'ICAO, si registra ancora una notevole mancanza di attuazione delle norme che incide sulla capacità del paese nelle aree della legislazione primaria in materia di trasporto aereo e dei regolamenti dell'aviazione civile, dell'organizzazione dell'aviazione civile e del rilascio di licenze e dell'addestramento del personale.

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione della Commissione (UE) n. 1264/2013, del 3 dicembre 2013, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 326, del 6.12.2013, pag. 7).

- (98) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno riconosciuto che sono stati compiuti dei progressi da parte di CAAN dall'audit dell'ICAO nel 2009 e dall'ICVM dell'ICAO nel 2013, con l'introduzione di emendamenti alla legge sul trasporto aereo nonché di requisiti, manuali e procedure nuovi e riveduti. Tuttavia, molte di queste modifiche erano incomplete e inoltre dovevano ancora essere attuate in maniera sostenibile.
- (99) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno riconosciuto le difficoltà incontrate da CAAN nel compiere progressi sostenibili e hanno incoraggiato la prestazione di assistenza tecnica da parte dell'Unione e degli Stati membri. La Commissione ha ribadito il proprio impegno a valutare le possibilità di sviluppare ulteriormente il programma di cooperazione tecnica già esistente tra CAAN e l'AESA.
- (100) Alla luce della relazione sulla visita in loco dell'UE, della SSC dell'ICAO non ancora risolta e della circostanza che dopo l'ultimo aggiornamento si sia verificato un altro incidente grave, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno concluso che le autorità competenti del Nepal non sono in grado di attuare e far applicare in misura sufficiente le pertinenti norme di sicurezza internazionali ad un livello tale da giustificare il sostegno ad un allentamento del divieto operativo per uno o più vettori aerei.
- (101) Sulla base dei criteri comuni si ritiene che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei del Nepal.

Vettori aerei delle Filippine

- (102) La Commissione ha invitato i rappresentanti dell'autorità per l'aviazione civile delle Filippine (CAAP) e il vettore aereo *Cebu Pacific Air* ad una riunione tecnica che si è svolta il 28 gennaio 2014 per discutere più in dettaglio le azioni in materia di sicurezza e altri elementi rilevanti in merito all'incidente consistente in un'uscita di pista che si è verificato nell'aeroporto internazionale di Davao il 2 giugno 2013.
- (103) A questa riunione hanno partecipato la Commissione, esperti dell'AESA e degli Stati membri, insieme ad alti rappresentanti di CAAP e di *Cebu Pacific Air*.
- (104) CAAP ha fornito dettagli della attività di sorveglianza normativa effettuata nei confronti di *Cebu Pacific Air*. Ciò ha incluso il fatto che il 20 giugno 2013 il Consiglio di sorveglianza e regolamentazione di CAAP ha scritto al Cfo (chief executive officer) di *Cebu Pacific Air* spiegando i dettagli delle azioni correttive previste da CAAP in conseguenza del suddetto incidente. Tra tali azioni era previsto che i responsabili finanziari e i gestori delle infrastrutture di *Cebu Pacific Air* dovessero procedere ad un riesame concentrato in particolare sull'esercizio, il sistema di gestione della sicurezza e la cultura d'impresa. CAAP ha inoltre riferito che intendeva effettuare un campionamento a caso delle capacità dell'equipaggio di condotta in situazioni anomale nel simulatore di volo. Dal punto di vista organizzativo, il vettore è stato incoraggiato a modificare la propria politica concernente la sosta degli aeromobili tra l'atterraggio e il decollo portandola da 30 a 45 minuti.
- (105) *Cebu Pacific Air* ha risposto il 4 ottobre 2013 alla lettera del 20 giugno 2013 fornendo una sintesi delle azioni già intraprese. Tali iniziative comprendevano la modifica della struttura organizzativa del vettore, una formazione SMS di tutto il personale, la creazione di gruppi di azione di sicurezza (SAG) in tutti i reparti per quanto riguarda la gestione delle operazioni e l'effettuazione di una valutazione per campione del simulatore presso il centro di addestramento del vettore tra il 3 e il 19 luglio 2013. Sono stati forniti dettagli specifici sulle modifiche dell'addestramento, incluso il programma Line Orientated Flight Training (LOFT), e sul fatto che gli equipaggi verranno sottoposti ad un addestramento al simulatore rafforzato alternando il programma LOFT a controlli di professionalità. Il vettore ha inoltre risposto alla raccomandazione organizzativa concernente il tempo di sosta degli aeromobili, precisando che esso diventerà di 45 minuti con l'orario dell'inverno 2013.
- (106) Inoltre, CAAP ha scritto a tutti i vettori aerei delle Filippine il 2 agosto 2013 per quanto riguarda l'inchiesta di sicurezza che viene effettuata sugli aeromobili Airbus 319/320, citando la necessità di un'azione proattiva, compresi i dettagli dell'addestramento di avvicinamento non di precisione e di riattaccata che i vettori aerei devono completare. *Cebu Pacific Air* ha risposto il 4 ottobre 2013, esponendo le modifiche da esso introdotte a tale riguardo.
- (107) Inoltre, l'Ufficio del consiglio di indagine sugli incidenti aerei(AAIIB) delle Filippine ha promosso un'indagine sull'incidente occorso a *Cebu Pacific Air* il 2 giugno 2013 a Davao e consistente in un'uscita di pista. Il 13 dicembre 2013 il funzionario responsabile dell'indagine ha informato il direttore della sicurezza di *Cebu Pacific Air* che l'inchiesta era in corso, allegando inoltre le parti di informazioni inerenti del progetto di relazione finale (DFR) nonché i particolari delle conclusioni e delle raccomandazioni rivolte sia a CAAP che a *Cebu Pacific Air*.

- (108) CAAP ha attuato un programma di sorveglianza più severo di *Cebu Pacific Air*. Il programma annuale minimo di ispezioni richiesto (MRAI) è stato portato da 34 ispezioni di sorveglianza programmate per il 2013 ad un totale di 62.
- (109) Per quanto riguarda l'incidente verificatosi il 2 giugno 2013, *Cebu Pacific Air* ha fornito una sintesi delle azioni intraprese. Tra esse figurano le risposte fornite a CAAP nel corso della sua indagine e i particolari per quanto riguarda il controllo e la supervisione dell'operazione. Ulteriori azioni citate includono i particolari dell'analisi dei dati di volo (FDA) e il programma di mitigazione relativo all'uscita di pista del vettore aereo. Il programma è stato diviso in azioni immediate, a medio termine e a lungo termine, mentre una componente essenziale consiste nei dettagli forniti di un programma di assistenza di Airbus. Per quanto riguarda tale programma di assistenza, è stata effettuata una visita operativa approfondita, che ha incluso una FDA, nonché osservazioni di volo e con simulatore.
- (110) *Cebu Pacific Air* e CAAP hanno inoltre fornito particolari di un programma in corso di aggiornamento delle procedure di avvicinamento con navigazione a copertura d'area («Area Navigation») (RNAV) e delle modifiche tecniche e di infrastruttura che sono già state introdotte. È chiaro che il piano a medio termine deve sostituire gran parte degli attuali aiuti all'avvicinamento non di precisione basati a terra, come parte del pacchetto globale di mitigazione.
- (111) CAAP ha inoltre fornito alcuni dettagli sulla messa in servizio presso *Cebu Pacific Air* degli Airbus A 330, indicando che il vettore aereo, in quanto parte della relativa modifica del COA, è stato incaricato di effettuare 100 ore di prova in Asia a titolo di trasporto aereo non commerciale, prima di essere autorizzato ad effettuare operazioni commerciali. A *Cebu Pacific* CAAP non ha rilasciato un'approvazione ETOPS (operazioni di lungo raggio con velivoli bimotori) in attesa di ulteriori valutazioni e dell'acquisizione di esperienza operativa.
- (112) In occasione della riunione tecnica del 28 gennaio 2014, sulla base di domande dettagliate, sono state fornite informazioni su specifici incidenti recentemente occorsi a *Cebu Pacific Air*. Due degli incidenti discussi includevano un'uscita di pista di un aeromobile ATR avvenuta a Davao il 2 giugno 2013 e di un Airbus 319 avvenuta a Manila il 13 giugno 2013. In entrambi i casi l'aeromobile è tornato in pista dopo la deviazione. Nella sua presentazione, CAAP ha inoltre fornito una sintesi di incidenti e inconvenienti per quanto riguarda vettori aerei certificati nelle Filippine per il periodo 2010-2013.
- (113) *Cebu Pacific Air* ha anche fornito informazioni dettagliate concernenti la flotta nonché i piani di espansione della flotta e delle rotte.
- (114) Nel corso della riunione del 28 gennaio 2014 sia CAAP che *Cebu Pacific Air* hanno inoltre fornito un aggiornamento delle rispettive risposte per quanto riguarda le osservazioni sollevate nel corso della visita di verifica dell'UE che si è svolta tra il 3 e il 7 giugno 2013.
- (115) Il 26 marzo 2014 CAAP e *Cebu Pacific Air* sono state sentite dal comitato per la sicurezza aerea. CAAP ha fornito i particolari dell'addestramento in materia di consapevolezza di sorveglianza del sistema di gestione della sicurezza (SMS) impartito ai propri ispettori. Inoltre, CAAP ha riferito al comitato sulle forniture di tecnologia informatica (IT) per quanto riguarda i suoi sistemi di sorveglianza e controllo. CAAP ha fornito un quadro generale relativo alla situazione del programma statale di sicurezza delle Filippine (SSP). Per quanto riguarda la sorveglianza di *Cebu Pacific Air*, in seguito alla riunione tecnica del 28 gennaio 2014, CAAP ha sottolineato che è in atto un programma di sorveglianza rafforzato.
- (116) All'audizione del 26 marzo 2014 del comitato per la sicurezza aerea, *Cebu Pacific Air* ha fornito i particolari della sua attuale struttura organizzativa e ha comunicato che dal gennaio 2014 operava 50 aeromobili tra cui 3 Airbus A330. Il vettore aereo ha fornito un estratto del suo registro di rischi e di identificazione dei pericoli tra cui i particolari delle misure di mitigazione prese, comunicando inoltre i propri obiettivi e traguardi per il 2014. *Cebu Pacific Air* ha riferito al comitato per la sicurezza aerea che il proprio tasso di recupero FDA era del 94 %. Il vettore ha fornito un quadro del proprio sistema di gestione e valutazione della sicurezza, nonché dell'analisi dettagliata che ha condotto dei suoi dati relativi all'interruzione di avvicinamento e di avvicinamento non stabilizzato. Il vettore ha inoltre fornito dettagli per quanto riguarda la cultura della comunicazione prevalente presso *Cebu Pacific Air*, tra cui la circostanza che esiste un sistema di comunicazione riservato. Inoltre, *Cebu Pacific Air* ha fornito particolari del suo programma di gestione della risorsa equipaggio (*Crew Resource Management (CRM)*). *Cebu Pacific Air* ha fornito al comitato per la sicurezza aerea particolari sui requisiti del livello di esperienza del pilota in comando richiesti dal vettore per entrambe le flotte di Airbus a lungo e corto raggio.
- (117) Gli Stati membri hanno preso atto che, il 4 novembre 2013, *Philippine Airlines* ha ripreso i voli verso l'Unione, dopo essere stata rimossa, nel luglio 2013, dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione. Dalla ripresa dei voli verso l'Unione, le relazioni delle ispezioni di rampa «Safety Assessment of Foreign Aircraft» (SAFA) non segnalano tendenze negative che potrebbero essere fonte di preoccupazione.

- (118) Alla luce delle prove fornite per quanto riguarda la sorveglianza di CAAP nei confronti di *Cebu Pacific Air* e la capacità di *Cebu Pacific Air* ai pertinenti regolamenti di sicurezza aerea, nonché delle dichiarazioni rilasciate dall'autorità e dal vettore aereo all'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, in conformità ai criteri comuni, si ritiene che *Cebu Pacific Air* debba essere esentato dal divieto operativo imposto a tutti i vettori aerei registrati nelle Filippine e debba essere rimosso dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione.
- (119) Gli Stati membri hanno deciso di verificare l'effettiva conformità di *Philippine Airlines* e *Cebu Pacific Air* alle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. Qualora dai risultati di tali controlli, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse emergere che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Federazione russa

- (120) La Commissione, l'AESA e gli Stati membri hanno continuato a monitorare da vicino le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa e che operano nell'Unione, anche mediante ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sui vettori aerei russi in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (121) Per avere conferma che le criticità emerse dalle ispezioni SAFA vengono affrontate in modo adeguato, la Commissione, con l'assistenza dell'AESA e degli Stati membri, ha tenuto una riunione il 10 marzo 2014 con l'Agenzia federale russa del trasporto aereo (FATA). Alla riunione sono stati invitati anche rappresentanti del vettore aereo *Kogalymavia* per spiegare quali misure correttive questo vettore ha adottato per migliorare la sicurezza del volo dopo le precedenti consultazioni avvenute nel novembre 2013.
- (122) Durante la riunione, FATA ha sottolineato che le ispezioni di rampa SAFA più recenti effettuate sui vettori aerei russi che operano nell'Unione non hanno dato motivo di preoccupazione, ma ha indicato che, nei casi di criticità importanti o ripetute, essa è intervenuta con ispezioni senza preavviso verificando accuratamente la eliminazione di tali criticità. FATA ha inoltre informato che, in seguito ad un audit approfondito dell'ufficio regionale del Tatarstan e di tutti i vettori che si trovano sotto la sorveglianza di questo ufficio, a causa di gravi carenze nella gestione della sicurezza, sono stati revocati i certificati di operatore aereo di *Tulpar Airlines* e *Tatarstan Airlines*. Per quanto riguarda *Kogalymavia*, FATA ha indicato che tale vettore è stato sottoposto a diverse ispezioni senza preavviso negli ultimi quattro mesi, provocate dal suo alto coefficiente SAFA nel 2013. Secondo FATA, attualmente il vettore ha risolto tutte le criticità precedenti ed è ora in grado di operare voli domestici e internazionali alle condizioni del suo COA.
- (123) Nel corso della riunione, *Kogalymavia* ha fatto una presentazione sulle azioni correttive in corso. Il vettore ha comunicato che la sua prestazione SAFA è migliorata in quanto il coefficiente è sceso a 3,49 e che sono state introdotte importanti modifiche tecniche e strutturali: il lancio di un importante programma di rinnovamento dell'interno della cabina; il subappalto di tutte le attività di organizzazione della gestione del mantenimento della aeronavigabilità ad un'organizzazione approvata dall'AESA; la riorganizzazione della sua catena di fornitura di pezzi di ricambio; l'istituzione di un centro di controllo della manutenzione (MCC); la sostituzione della maggioranza del personale del reparto di manutenzione e la nomina di un nuovo ingegnere capo con un'esperienza adeguata.
- (124) Sulla base delle informazioni ricevute durante le consultazioni, è stata raggiunta la conclusione che non fosse necessaria un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea delle autorità dell'aviazione russa o dei vettori aerei certificati nella Federazione russa. È stato chiesto a FATA di porre diversi vettori aerei con un elevato coefficiente SAFA sotto più stretta sorveglianza e informare di conseguenza la Commissione. Per quanto riguarda *Kogalymavia*, la Commissione ha indicato che, nonostante i miglioramenti osservati, resta da convalidare la sostenibilità delle misure prese dall'operatore, come anche l'efficienza della sua gestione della sicurezza.
- (125) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione inserendovi i vettori aerei della Federazione russa. Tuttavia, qualora eventuali informazioni rilevanti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti dovuti alla mancanza di conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione si vedrà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

- (126) Le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa che operano verso l'Unione continueranno a essere oggetto di un controllo rigoroso. Qualora dalle ispezioni di rampa, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse risultare una non conformità alle norme di sicurezza internazionali la Commissione si vedrà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Sudan

- (127) La Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea sulla sua partecipazione all'evento aeronautico organizzato dall'autorità dell'aviazione civile sudanese (SCAA) il 5 e 6 dicembre 2013 a Khartoum. Tale partecipazione ha permesso alla Commissione di constatare che la SCAA è stata ristrutturata e che gode del sostegno politico per poter investire ulteriormente nella sicurezza. Tale sostegno è stato dichiarato pubblicamente dal ministro sudanese competente per l'aviazione civile di fronte alla comunità aeronautica locale e ai rappresentanti dell'ICAO.
- (128) Le autorità sudanesi hanno compiuto evidenti progressi per divenire un'autorità credibile, in particolare grazie a un aumento del bilancio disponibile, che ha consentito a SCAA di assumere personale specializzato e addestrare adeguatamente il proprio personale.
- (129) Questi miglioramenti devono mettere radici nei vettori aerei che sono titolari di un certificato sudanese di operatore aereo. Due di loro, *Sudan Airways* e *Nova Airways*, hanno migliorato i loro standard e le loro procedure sono state sottoposte ad un audit.
- (130) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno apprezzato gli sforzi in atto. Potrebbe essere prevista una missione di verifica in loco dell'Unione quando la SCAA ritenga che i suoi vettori aerei abbiano sviluppato procedure solide in linea con le norme internazionali.
- (131) Si ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei del Sudan.

Vettori aerei del Regno dello Swaziland

- (132) A seguito dell'audit USOAP del 2007, le autorità dell'aviazione civile dello Swaziland (SWACAA) hanno chiesto all'ICAO un nuovo codice paese e hanno cancellato dal proprio registro tutte le immatricolazioni esistenti in precedenza. SWACAA ha revocato inoltre tutti i COA precedentemente rilasciati e, di conseguenza, attualmente nel paese non esistono COA validi.
- (133) Da quando il nuovo direttore generale ha assunto l'incarico nel dicembre 2009, SWACAA ha dimostrato un chiaro impegno nell'affrontare le criticità dell'USOAP dell'ICAO del 2007. SWACAA ha ottenuto un nuovo codice paese ICAO (3DC) per la registrazione degli aeromobili.
- (134) È stata avviata un'ampia riforma dell'intera funzione di sorveglianza e si sono già raggiunti notevoli risultati, con il completamento della riformulazione del quadro giuridico, la separazione tra regolatore e fornitore di servizi aeroportuali attualmente in corso e la firma di vari partenariati con paesi vicini e già in vigore.
- (135) Il 21 gennaio 2014 la Commissione ha invitato SWACAA ad una riunione di consultazione tecnica a Bruxelles il 27 gennaio 2014. Dopo aver in un primo tempo accettato l'invito, SWACAA lo ha successivamente declinato, chiedendo più tempo per perfezionare ulteriormente la propria preparazione.
- (136) L'AESA ha effettuato una missione di assistenza tecnica tra il 10 e il 14 marzo 2014. La missione si è concentrata sulla fornitura di assistenza a SWACAA per rafforzare lo sforzo in corso di sviluppo di capacità e la fornitura di ulteriore assistenza su come meglio affrontare le azioni ancora in sospeso dell'audit USOAP dell'ICAO. Pur non trattandosi di un audit, la missione di assistenza tecnica dell'AESA ha individuato un numero significativo di importanti miglioramenti.
- (137) Il 26 marzo 2014, SWACAA ha incontrato il comitato per la sicurezza aerea. SWACAA ha precisato di essere attualmente impegnata nell'attuazione del PAC riveduto concordato con l'ICAO nel maggio 2013. Nell'ambito di tale PAC, favorito anche da un forte sostegno e impegno a livello politico nonché da un rafforzamento finanziario, è stato destinato uno sforzo importante all'assunzione e all'addestramento di personale adeguato. SWACAA ha inoltre beneficiato dell'assistenza di un progetto di ufficio di cooperazione tecnica dell'ICAO [ICAO Technical Cooperation Bureau (TCB)] diretto a fornire addestramento, assistenza legale e organizzativa nonché a migliorare la funzione di sorveglianza. Gli esperti dell'ICAO che lavorano su questo progetto attualmente stimano la

mancanza di effettiva attuazione [Lack of Effective Implementation (LEI)] al 40 %, con un obiettivo del 35 % alla fine del progetto (fine giugno 2014). In un ulteriore sforzo per assicurare la sostenibilità oltre la fine del progetto, lo Swaziland ospiterà a partire dal luglio 2014 l'Organizzazione per la sicurezza dell'aviazione (SASO) della SADC (Southern African Development Community). È stato inoltre indicato che SWACAA non riconosce come destinato alla sua sorveglianza alcun aeromobile registrato con il vecchio codice paese dell'ICAO (3D).

- (138) SWACAA ha affrontato e risposto alla maggior parte delle PQ (Protocol Questions) in sospenso e ha fornito prove a sostegno, tramite l'utilizzo dello strumento online CMA dell'ICAO. La convalida di queste azioni da parte dell'ICAO è ancora pendente e, di conseguenza, la prestazione ufficiale è ancora la stessa del 2007, nonostante i significativi miglioramenti introdotti nel frattempo.
- (139) SWACAA ha chiesto una ICVM per novembre 2014 per poter avere una convalida dell'ICAO delle molte azioni correttive già attuate.
- (140) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno apprezzato l'impegno di SWACAA per l'attuazione del PAC riveduto, i passi importanti già compiuti e hanno incoraggiato gli sforzi messi in atto da SWACAA per l'istituzione di un sistema di trasporto aereo pienamente conforme alle norme dell'ICAO.
- (141) Alla luce del significativo rafforzamento della funzione di sorveglianza già raggiunto, combinato con l'assenza di COA e lo sviluppo piuttosto lento della domanda di nuovi COA, in conformità ai criteri comuni, si ritiene che il Regno dello Swaziland debba essere rimosso dall'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti ad un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (142) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea continueranno a monitorare da vicino la capacità di SWACAA di esercitare pienamente i suoi compiti di sorveglianza. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea chiedono a SWACAA di notificare alla Commissione ogni COA di nuova emissione o modificato. Qualora eventuali informazioni rilevanti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti in conseguenza della mancanza di conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione si vedrebbe costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dello Yemen

- (143) La relazione ufficiale di indagine concernente l'incidente avvenuto il 29 giugno 2009 a Moroni, nelle Isole Comore, che ha coinvolto il vettore *Yemen Airways (Yemenia)* è stata pubblicata il 25 giugno 2013. La relazione contiene tre raccomandazioni principali: in primo luogo, che le autorità delle Comore adottino misure permanenti di emergenza adattate alla ricerca e successivo salvataggio in caso di incidente aereo che si verifichi in mare in prossimità di propri aerodromi; in secondo luogo, che le autorità yemenite assicurino che tutti gli equipaggi che effettuano voli verso Moroni siano correttamente addestrati per l'espletamento di procedure di manovra a vista con corridoio prescritto (MVI); e, in terzo luogo, che le autorità yemenite rivedano l'addestramento dei piloti di *Yemenia* in particolare per quanto riguarda la loro capacità di reagire a situazioni di emergenza.
- (144) Il 7 novembre 2013 l'autorità meteorologica e dell'aviazione civile yemenita (CAMA) ha scritto alla Commissione. La lettera in questione includeva alcuni dettagli delle misure di sicurezza adottate per quanto riguarda l'incidente. Il comitato per la sicurezza aerea è stato informato di tali misure e dei relativi sviluppi nella riunione del novembre 2013.
- (145) La Commissione ha organizzato una riunione tecnica che si è svolta il 9 gennaio 2014 a Bruxelles. A questa riunione hanno partecipato la Commissione, esperti dell'AESA e degli Stati membri, nonché alti rappresentanti di CAMA e di *Yemenia*.
- (146) Prima della riunione tecnica, il 17 dicembre 2013, la Commissione aveva inviato a CAMA domande specifiche concernenti non solo la relazione sull'incidente, ma anche le più ampie responsabilità di CAMA per quanto riguarda la sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nello Yemen. Inoltre la Commissione ha inviato a CAMA una serie di domande specifiche destinate a *Yemenia*. Entrambe le serie di domande sono state formulate in modo da aiutare la Commissione a valutare la qualità delle risposte sia di CAMA che di *Yemenia* alle raccomandazioni contenute nella relazione sull'incidente.
- (147) In risposta alle raccomandazioni specifiche rivolte alle autorità yemenite, CAMA ha spiegato che le azioni intraprese includevano un'intensificarsi della sorveglianza in materia di sicurezza di *Yemenia*, tra cui l'incremento del numero di ispezioni di cabina e di cabina di pilotaggio, e di aver ordinato a *Yemenia* di effettuare controlli sulle qualifiche di aeroporto e di linea per tutti gli equipaggi che operano verso aeroporti classificati di livello C. Inoltre, tra le iniziative supplementari adottate, la CAMA aveva dato istruzioni a *Yemenia* di effettuare addestramenti di «Stall and Upset recover» con maggiore frequenza.

- (148) Rispondendo alle raccomandazioni specifiche formulate nei confronti di *Yemenia*, il vettore ha spiegato di aver attuato delle modifiche per quanto riguarda i titolari in relazione al certificato di operatore aereo e alla gestione, nonché di aver proceduto ad un riesame con relative modifiche per quanto riguarda la politica e le procedure. Sono stati menzionati anche dei miglioramenti sotto il profilo dell'audit, dell'addestramento e dell'attuazione. Inoltre, *Yemenia* ha nuovamente evidenziato le proprie procedure di emergenza dell'equipaggio durante un addestramento ricorrente con simulatore, che è stato condotto in conformità al manuale di addestramento di Airbus.
- (149) Al comitato per la sicurezza aerea sono stati forniti ulteriori dettagli concernenti le discussioni tecniche che si sono succedute nel corso della riunione nonché una sintesi della documentazione trasmessa da CAMA e da *Yemenia*.
- (150) Sulla base dei criteri comuni si ritiene che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione inserendovi i vettori aerei dello Yemen. Tuttavia, le prestazioni in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati nello Yemen, tra cui *Yemenia*, continueranno ad essere strettamente monitorate. Qualora dovessero esservi indicazioni che le norme di sicurezza internazionali non sono soddisfatte, la Commissione si vedrà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (151) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti dei vettori aerei certificati nello Yemen attraverso ispezioni di rampa prioritarie ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dello Zambia

- (152) La Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea in merito alla recente corrispondenza che essa ha ricevuto dalle autorità dello Zambia, fra cui una lettera del 10 dicembre 2013 del Ministero dei trasporti. La lettera accusava ricevuta di precedente corrispondenza della Commissione, del 1° ottobre 2013, nella quale venivano fornite indicazioni in merito alle aree sulle quali le autorità dovrebbero concentrarsi al fine di ottenere ulteriori progressi e miglioramenti.
- (153) La lettera del 10 dicembre 2013 delle autorità dello Zambia informava che era stato nominato un consiglio di amministrazione della propria autorità per l'aviazione civile e che vi era l'intenzione di assumere un direttore generale dell'aviazione civile entro il 31 gennaio 2014.
- (154) La Commissione ha risposto il 21 gennaio 2014 ribadendo il desiderio di mantenere un dialogo costruttivo con le autorità dello Zambia. Nella sua risposta la Commissione inoltre proponeva di organizzare una riunione tecnica, una volta nominato il nuovo direttore generale dell'aviazione civile, al fine di ottenere informazioni in merito ai progressi compiuti e consentire al comitato per la sicurezza aerea di essere pienamente informato.
- (155) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto dei continui progressi compiuti dal Dipartimento dell'aviazione civile dello Zambia e hanno esortato le autorità di tale paese a proseguire in questa direzione, al fine di ottenere, al momento opportuno e dopo le necessarie verifiche, un riesame delle attuali restrizioni operative.
- (156) In conformità ai criteri comuni si ritiene che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei dello Zambia.
- (157) L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconosce la necessità che le decisioni vengano prese rapidamente e, se del caso, con urgenza, date le implicazioni in termini di sicurezza. È pertanto essenziale, per la tutela delle informazioni sensibili e per ridurre al minimo l'impatto commerciale, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni all'interno dell'Unione, siano pubblicate ed entrino in vigore immediatamente dopo la loro adozione.
- (158) Il regolamento (CE) n. 474/2006 deve quindi essere modificato di conseguenza.
- (159) 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 che figura nell'allegato A del presente regolamento;
- (2) l'allegato B è sostituito dal testo che figura nell'allegato B 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 10 aprile 2014

*Per la Commissione,
a nome del Presidente
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente*

ALLEGATO A

ELENCO DI VETTORI AEREI SOGGETTI A TOTALE DIVIETO OPERATIVO NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA, CON ALCUNE 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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Repubblica del Ghana
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica islamica di Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Repubblica islamica di Afghanistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, ripreso 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) di un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA N. 014/ ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/ MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ ANAC/MDCTTP- PR/DEA/SCS	BNR	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	TNB	Repubblica del Benin
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Repubblica del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Sconosciuto	Repubblica del Congo
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

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (DRC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica democratica del Congo (DRC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/ TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/ TVC/002/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/ TVC/007/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/ TVC/0122/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/ 2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/029/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/051/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/ TVC/2012	BUL	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	ABB	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CETRACA	105/CAB/MIN/ TVC/2012	CER	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0078/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/059/2012	CXR	Repubblica democratica del Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/0196/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/040/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/ TVC/037/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0126/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/ TVC/0027/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/ TVC/0082/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0051/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/ TVC/0060/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/0065/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0011/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0083/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/ TVC/0092/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Repubblica democratica del Congo (DRC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/ TVC/00/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/086/2011	OKP	Repubblica democratica del Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/0066/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
PEGASUS	409/CAB/MIN/ TVC/021/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/ TVC/021/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/ TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0081/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/056/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0085/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/004/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/039/2008	WDA	Repubblica democratica del Congo (DRC)
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 responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Guinea equatoriale, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/ MTTCT/DGAC/ SOPS	CEL	Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/ MTTCT/DGAC/ SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/ MTTCT/DGAC/ SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Eritrea

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
ERITREAN AIRLINES	AOC N° 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC N° 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica gabonese
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ ANAC-G/DSA	EKG	Repubblica gabonese
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ ANAC-G/DSA	RVS	Repubblica gabonese
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SCD AVIATION	005/MTAC/ ANAC-G/DSA	SCY	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ ANAC-G/DSA	SVG	Repubblica gabonese
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia, compresi i seguenti:			Repubblica di Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Repubblica di Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Repubblica di Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Repubblica di Indonesia
BATIK AIR	121-050	BTK	Repubblica di Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Repubblica di Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica di Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica di Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica di Indonesia
EASTINDO	135-038	ESD	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
HEAVY LIFT	135-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica di Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Repubblica di Indonesia
KAL STAR	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
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica di Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Repubblica di Indonesia

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
MARTABUANA ABADION	135-049	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica di Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	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
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Repubblica di Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica di Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica di Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SKY AVIATION	121-028	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica di Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica di Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Repubblica di Indonesia
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Repubblica di Indonesia

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Repubblica di Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica di Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica di Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica di Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica di Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakistan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Repubblica del Kazakistan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Repubblica del Kazakistan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Repubblica del Kazakistan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Repubblica del Kazakistan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Repubblica del Kazakistan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Repubblica del Kazakistan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Repubblica del Kazakistan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Repubblica del Kazakistan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Repubblica del Kazakistan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Repubblica del Kazakistan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Repubblica del Kazakistan

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Repubblica del Kazakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Repubblica del Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Repubblica del Kazakhstan
LUK AERO (ex EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Repubblica del Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Repubblica del Kazakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Repubblica del Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Repubblica del Kazakhstan
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
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
HELI SKY	Sconosciuto	HAC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ AIRLINES	Sconosciuto	KGZ	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP INTERNATIONAL	Sconosciuto	IND	Repubblica del Kirghizistan
SKY BISHKEK	Sconosciuto	BIS	Repubblica del Kirghizistan

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Repubblica del Kirghizistan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
SUPREME AVIATION	40	SGK	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 del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Mozambico
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CPY — CROSPRAYERS	MOZ-06	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Repubblica del Mozambico
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Repubblica del Mozambico

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Repubblica del Mozambico
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNA- TIONAL LDA	MOZ-17	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAM- BIQUE, SA	MOZ-10	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Repubblica del Mozambico
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Tutti i vettori aerei certificati dalle autori- tà del Nepal responsabili della sorve- glianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Sconosciuto	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	0512009	Sconosciuto	Nepal
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERA- TIONS)	058/2010	Sconosciuto	Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Sconosciuto	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Sconosciuto	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Sconosciuto	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Sconosciuto	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Sconosciuto	Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Sconosciuto	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
SITA AIR	033/2000	Sconosciuto	Nepal
TARA AIR	053/2009	Sconosciuto	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Philippine Airlines e Cebu Pacific Air, compresi i seguenti:			Repubblica delle Filippine
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Repubblica delle Filippine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CM AERO SERVICES	20110401	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Repubblica delle Filippine
LION AIR	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Repubblica delle Filippine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Repubblica delle Filippine
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sao Tomé e Principe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé e Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé e Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Sconosciuto	Sao Tomé e Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé e Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	Sao Tomé e Principe

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé e Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	TRG	Sao Tomé e Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	Sao Tomé e Principe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Repubblica di 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 della Repubblica del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Repubblica del Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Repubblica del Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Repubblica del Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Repubblica del Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Repubblica del Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Repubblica del Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Repubblica del Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Repubblica del Sudan

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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	Repubblica del Sudan
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	Repubblica del Sudan
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	Repubblica del Sudan
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	Repubblica del Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	Repubblica del Sudan
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	Repubblica del Sudan
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Zambia
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/ 2009	ZMA	Zambia

ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA ⁽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 ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 5 aeromobili del tipo Boeing B777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B737-700	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Repubblica d'Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Repubblica del Kazakistan	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B 767, aeromobili del tipo Boeing B 757, aeromobili del tipo Airbus A319/320/321.	L'intera flotta, tranne: gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B 767, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B757, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Airbus A319/320/321, come indicato nel COA.	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP.	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851 336).	Comore
AFRIJET ⁽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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B767-200.	L'intera flotta, tranne: TR-LHP.	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
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	COA 017	ALE	Repubblica del Ghana	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo DC8-63F	L'intera flotta, tranne: 9G-TOP e 9G-RAC	Repubblica del Ghana

⁽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) di un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo Airbus A300, 8 aeromobili del tipo Airbus A310, 1 aeromobile Boeing B737.	L'intera flotta, tranne: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Repubblica islamica dell'Iran
AIR KORYO	GAC-COA/ KOR-01	KOR	Repubblica popolare democratica di Corea	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU — 204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Repubblica popolare democratica di Corea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagascar	L'intera flotta, tranne: 3 aeromobili del tipo Boeing B737-300, 2 aeromobili del tipo ATR 72-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-320 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300.	L'intera flotta, tranne: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Repubblica del Madagascar

(1) Air Astana è autorizzata unicamente a utilizzare i tipi specifici di aeromobili indicati, a condizione che siano immatricolati ad Aruba e che tutte le modifiche al COA siano tempestivamente comunicate alla Commissione ed a Eurocontrol.

(2) Per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione Afrijet è autorizzata unicamente a utilizzare i tipi specifici di aeromobili indicati.

(3) Per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione Gabon Airlines è autorizzata unicamente a utilizzare gli aeromobili specifici indicati.

(4) Iran Air è autorizzato ad operare con destinazione l'Unione utilizzando gli aeromobili indicati alle condizioni stabilite al considerando 69 del regolamento (UE) n. 590/2010 (GU L 170 del 6.7.2010, pag. 15).