

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1264/2013 DELLA COMMISSIONE

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

(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 sull'identità del vettore aereo effettivo, e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4⁽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 ("AESA") 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 (CE) n. 473/2006, con le autorità competenti e i vettori aerei dei seguenti Stati: Repubblica di Guinea, Indonesia, Kazakistan, Kirghizistan, Libano, Iran, Madagascar, Repubblica islamica di Mauritania, Mozambico, Nepal, Filippine e Zambia. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ricevuto informazioni dalla Commissione in merito ad Albania, India, Yemen e Zimbabwe. 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 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⁽⁵⁾.
- (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

⁽¹⁾ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

⁽²⁾ GU L 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, GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.

⁽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 (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4).

⁽⁵⁾ 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).

vigore. Gli Stati membri sono stati inoltre invitati a rispondere a queste richieste su base bilaterale in coordinamento con la Commissione e l'AESA. In questa occasione 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 sentito una presentazione da parte di EUROCONTROL relativa allo stato e agli sviluppi del sistema di allarme che sostiene il programma SAFA dell'UE. Una particolare attenzione è stata riservata alle statistiche relative ai messaggi di allerta concernenti vettori soggetti a divieto operativo e ai possibili miglioramenti del sistema.

Vettori aerei dell'Unione europea

- (10) In seguito all'analisi svolta dall'AESA delle informazioni emerse dai controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni 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 in merito la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. La Romania ha comunicato che il certificato di operatore aereo ("COA") del vettore JETLAN AIR è stato revocato, mentre la Spagna ha comunicato che il COA di IMD Airways era scaduto ed è attualmente oggetto della procedura di revoca.
- (11) 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 Repubblica di Guinea

- (12) Come convenuto nella riunione tenutasi 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 ("PAC"), approvato dall'ICAO nel dicembre 2012, nonché relative a tutte le attività ad esso collegate.
- (13) L'ultima relazione, ricevuta il 15 ottobre 2013, specifica le attività e gli sviluppi più recenti per quanto riguarda l'attuazione del PAC. La traduzione in lingua francese della normativa in materia di aviazione civile della Repubblica di Guinea (originariamente ispirata e in gran parte ripresa dalla normativa vigente nei vicini paesi di lingua inglese) è stata portata a termine all'inizio di agosto 2013. Il 21 agosto 2013 è avvenuta la presentazione al Parlamento per adozione della legge riveduta sull'aviazione civile. È stato adottato il sistema di formazione degli ispettori proposto dal "Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation" (BAGASOO). Il 3 settembre 2013 sono state effettuate la designazione e la notifica all'ICAO del corrispondente della Guinea ("focal point") per le merci pericolose.

- (14) Il 30 agosto 2013 la DNAC ha presentato all'ICAO il PAC riveduto e aggiornato. Tutte le azioni correttive programmate per il 2012 e il primo semestre del 2013 sono state attuate mentre sono in corso quelle programmate per il terzo e quarto trimestre del 2013. È attualmente pendente la convalida di queste azioni da parte dell'ICAO.

- (15) A fine marzo 2013 sono stati sospesi tutti i certificati di operatore aereo (COA) 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 un aeromobile Beechcraft King Air 90) con l'assistenza di una missione specifica CAFAC/BAGASOO, con contemporanea formazione "on-the-job" di ispettore della DNAC nell'intera procedura. Il vettore PROBIZ non opera nell'Unione.

- (16) DNAC ha chiesto una ICVM al fine di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del PAC e l'ICAO ne sta programmando l'effettuazione nel maggio 2014.

- (17) 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

- (18) La Commissione fa riferimento all'impegno costante delle autorità indiane per quanto riguarda la sorveglianza dei vettori aerei. La Commissione nell'ottobre 2007 e nel gennaio 2010 aveva scritto alla Direzione generale dell'aviazione civile indiana ("DGCA"), con riguardo a taluni vettori per i quali la DGCA ha la responsabilità normativa e ha ritenuto convincenti le risposte ricevute.

- (19) A fini di aggiornamento sugli sviluppi più recenti, nel dicembre del 2012 si è svolta una missione coordinata di convalida dell'ICAO ("ICVM") che ha portato all'emissione di due criticità significative in materia di sicurezza ("SSC"). La prima SSC riguardava la procedura di certificazione per il rilascio di certificati di operatore aereo ("COA") e la seconda SSC riguardava l'approvazione di modifiche e riparazioni di aeromobili con certificato di omologazione straniero immatricolati in India. Il 30 aprile 2013 la Commissione ha nuovamente scritto alle autorità indiane per avere informazioni più dettagliate in merito alle SSC, nonché per sollevare altre questioni relative al monitoraggio di routine delle informazioni in materia di sicurezza da parte dell'AESA concernenti la sorveglianza sotto il profilo della sicurezza all'interno dello Stato indiano. La DGCA ha risposto il 10 maggio 2013 e ha fornito i particolari delle azioni correttive adottate per le SSC in questione. Nell'agosto 2013 è stata effettuata una seconda ICVM dell'ICAO in India al fine di verificare se tale paese avesse attuato con successo le azioni correttive che erano state concordate con l'ICAO. In seguito a tale ICVM l'ICAO ha tolto le SSC in questione. La relazione integrale della ICVM non è ancora disponibile.

- (20) Di maggiore importanza è il fatto che la “Federal Aviation Administration” (FAA) degli Stati Uniti ha effettuato una visita di valutazione di sicurezza del trasporto aereo internazionale (“IASA”) in agosto 2013. Data la situazione attuale, lo Stato indiano ha conservato il suo status di conformità FAA di categoria 1. Se dovesse verificarsi un declassamento di tale status in futuro, la Commissione dovrebbe prendere nella debita considerazione l'avvio di consultazioni formali con le autorità indiane a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (21) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili degli operatori indiani ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (22) 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 di sicurezza.
- (23) Il 2 agosto 2013 la compagnia aerea PT. Citilink Indonesia ha scritto alla Commissione chiedendo di essere tolta dall'elenco di cui all'allegato A. La sua lettera era corredata da una ampia documentazione relativa all'espletamento della procedura di certificazione in cinque fasi.
- (24) Il 5 novembre 2013 si è svolta a Bruxelles una riunione tecnica tra Citilink Indonesia, la Commissione, l'AESA e gli Stati membri allo scopo di esaminare l'ampia documentazione fornita dalla compagnia aerea. Anche la DGCA era stata invitata a questa riunione ma ha ritenuto che in questo momento la sua partecipazione non fosse necessaria. Sulla base di tale riunione la Commissione lavorerà con la DGCA per ottenere tutti i chiarimenti necessari per decidere se e quando proporre la revoca delle restrizioni imposte a Citilink Indonesia.
- (25) Nella sua lettera del 23 ottobre 2013 la DGCA ha inoltre fornito informazioni aggiornate concernenti altri vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza. Essa ha informato la Commissione che, il 23 aprile 2013, è stato rilasciato a PT Batik Air Indonesia il COA n. 121-050. Tuttavia, poiché la DGCA non ha fornito elementi in grado di dimostrare che la sorveglianza in materia di sicurezza del suddetto vettore aereo è assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore in questione debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.
- (26) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea continuano ad incoraggiare gli sforzi della DGCA rivolti al conseguimento dell'obiettivo di stabilire un sistema aeronautico pienamente conforme alle norme dell'ICAO.

Vettori aerei del Kazakhstan

- (27) La Commissione ha proseguito attivamente le proprie consultazioni con le autorità competenti del Kazakhstan

al fine di ottenere informazioni e monitorare i progressi compiuti da queste ultime nei loro sforzi di lungo termine per assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Kazakhstan nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza.

- (28) In particolare, in una lettera datata 8 agosto 2013, la commissione per l'aviazione civile (“CAC”) del Kazakhstan ha fornito informazioni in merito alle attività di ricertificazione in corso volte ad allineare le procedure e le pratiche per il rilascio e la sorveglianza dei certificati di operatore nel Kazakhstan a quelle dell'ICAO. CAC ha inoltre comunicato che, a seguito di quanto sopra, diversi operatori aerei si sono visti sospendere o revocare il proprio certificato.
- (29) Il 18 ottobre 2013, la Commissione ha ricevuto dei documenti che confermano da un lato la revoca di sei certificati di operatore aereo (“COA”) appartenenti ai vettori Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air e Kazair West (che era già stato ricertificato nell'ambito del lavoro aereo ed era già stato rimosso dall'elenco di cui all'allegato A⁽¹⁾), nonché la sospensione fino al 4 agosto 2013 dei COA dei vettori Semeyavia e Irtysh Air. Successivamente, CAC ha inoltre comunicato che il COA di Semeyavia nel frattempo era scaduto e che l'operatore non aveva chiesto una proroga o un nuovo rilascio. Il COA di Irtysh Air è stato sospeso per un ulteriore periodo indeterminato. Dato che la sospensione di un COA è una misura temporanea che non comporta necessariamente la cessazione delle operazioni di volo del vettore, Irtysh Air deve restare nell'elenco di cui all'allegato A. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che sei operatori aerei: Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air e Semeyavia debbano essere rimossi dall'elenco di cui all'allegato A.
- (30) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sostengono le misure adottate dalle competenti autorità del Kazakhstan relative all'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile conforme alle norme internazionali di sicurezza. A questo riguardo, essa le invita ad accelerare e intensificare gli sforzi per l'attuazione del piano di azione correttivo concordato con l'ICAO, concentrandosi sulla risoluzione immediata delle due criticità significative in materia di sicurezza. La Commissione incoraggia inoltre la partecipazione attiva del Kazakhstan al progetto TRACECA dell'Unione per la sicurezza del trasporto aereo al fine di migliorare le conoscenze e l'esperienza degli ispettori CAC in materia di sicurezza.
- (31) la Commissione mantiene l'impegno a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una visita in loco in Kazakhstan e preparare una verifica del caso presso il comitato per la sicurezza aerea, dopo che saranno stati realizzati sufficienti progressi nella correzione delle carenze individuate in materia di sicurezza.

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1146/2012 della Commissione, del 3 dicembre 2012 (GU L 333 del 5.12.2012, pag. 7).

- (32) Per quanto riguarda le operazioni di volo di Air Astana verso l'Unione, gli Stati membri e l'AESA hanno confermato che non sono emerse specifiche criticità dalle ispezioni di rampa effettuate negli aeroporti dell'Unione nel quadro del programma SAFA. Tuttavia, le autorità competenti degli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità 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. Su tale base, la Commissione intende preparare una revisione delle attuali limitazioni imposte alle operazioni di Air Astana per il prossimo comitato di sicurezza aerea.

Vettori aerei del Kirghizistan

- (33) Sono in corso consultazioni della Commissione con le autorità competenti del Kirghizistan allo scopo di individuare eventuali vettori aerei la cui certificazione e sorveglianza soddisferebbero le norme internazionali in materia di sicurezza e per i quali si potrebbe prevedere un graduale allentamento delle restrizioni.
- (34) Tuttavia, come era già avvenuto in occasione della riunione del comitato per la sicurezza aerea del giugno 2013, anche nel caso della riunione del novembre 2013, le autorità kirghise non hanno presentato osservazioni scritte che avrebbero consentito alla Commissione di preparare una revisione del caso. Inoltre, data la mancanza di elementi di prova presentati dal Kirghizistan, la Commissione non può proporre la rimozione dall'elenco comunitario di operatori kirghisi i cui certificati di operatore aereo ("COA") non permettono loro di effettuare operazioni di trasporto aereo commerciale.
- (35) Il 24 ottobre 2013 la Commissione ha ricevuto copia del COA e delle specifiche operative del vettore recentemente certificato TEZ JET che ha iniziato ad effettuare voli commerciali il 1° agosto 2013. Non sono pervenute le copie di documenti relativi ad altri tre vettori aerei recentemente certificati — Kyrgyz Airlines, S. Group International e Heli Sky, che d'altro canto figurano sul sito web ufficiale delle autorità competenti del Kirghizistan. Dato che le autorità competenti del Kirghizistan non hanno fornito elementi che dimostrino che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi quattro vettori viene effettuata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International e Heli Sky debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (36) La Commissione invita le autorità competenti del Kirghizistan a accelerare i lavori per correggere le carenze in materia di sicurezza tra cui quelle individuate dall'ICAO ed a comunicare periodicamente alla Commissione i progressi compiuti per quanto riguarda la sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nel Kirghizistan, per consentire alla Commissione di presentare al comitato per la sicurezza aerea una proposta di riesame del caso. A questa condizione, la Commissione resta impegnata a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una valutazione in materia di sicurezza in loco diretta a confermare che le autorità competenti del Kirghizistan sono in grado di esercitare le loro funzioni di sorveglianza in conformità alle norme internazionali e preparare una revisione del caso presso il comitato per la sicurezza aerea.

Vettori aerei del Libano

- (37) Dal 5 all'11 dicembre 2012 l'ICAO ha effettuato una ICVM in Libano e ha esaminato i progressi compiuti nella correzione delle carenze riscontrate in occasione dell'audit USOAP effettuato dall'ICAO sul sistema dell'aviazione civile del Libano tra il 1° e il 9 luglio 2008. Successivamente a questa ICVM la complessiva mancanza di applicazione effettiva degli otto elementi critici ("CEs") ha registrato un lieve miglioramento.
- (38) Durante la missione, il gruppo di lavoro ICVM ha individuato una SSC relativa alla procedura di certificazione di operatore aereo. Si è constatato che il Libano ha rilasciato o rinnovato il COA e le specifiche operative di due vettori internazionali di linea e di un certo numero di titolari di COA più piccoli impegnati in operazioni di volo internazionali senza effettuare nessuna delle attività di certificazione previste. Il 31 gennaio 2013 il comitato di convalida delle SSC dell'ICAO ha confermato il persistere della SSC.
- (39) L'analisi svolta dalla Commissione, dall'AESA e dagli Stati membri della relazione finale dell'ICVM dell'ICAO del dicembre 2012, indica che il Libano incontra problemi nell'assicurare l'effettiva applicazione delle pratiche standard e raccomandate in due delle aree USOAP analizzate: aeronavigabilità ("AIR") e indagini sugli incidenti ("AIG"). Inoltre, la capacità dello Stato sembra risentire dei gravi rilievi concernenti altre quattro delle aree USOAP analizzate.
- (40) Il 12 novembre 2013 la Commissione ha invitato le autorità competenti del Libano a una riunione di consultazione tecnica alla quale hanno partecipato l'AESA e il rappresentante di uno Stato membro dell'UE. Nel corso della riunione le autorità competenti libanesi hanno fornito informazioni in merito alla futura nuova legge sull'aviazione (legge n. 481/2002) che prevede l'istituzione di un'autorità per l'aviazione civile indipendente, ma che non è stata ancora adottata a causa della instabilità politica del paese. La sua adozione dipende dalla formazione di un nuovo governo, che consentirà quindi la nomina del nuovo consiglio di amministrazione dell'autorità, previsto nel 2014. Le autorità competenti hanno dichiarato di aver intrapreso senza indugi le iniziative che consentono di affrontare le carenze stabilite nel piano di azione correttivo del dell'ICAO ("PAC"). Sulla base di questa riunione, le autorità competenti libanesi sono state invitate a presentare informazioni concernenti la sorveglianza dei loro vettori aerei. La Commissione e l'AESA valuteranno la documentazione ricevuta, tenendo conto delle informazioni supplementari provenienti dall'ICAO per quanto riguarda le attività intraprese per risolvere le SSC. La Commissione incoraggia inoltre la partecipazione attiva del Libano al MASC (Mediterranean Aviation Safety Cell) dell'Unione al fine di promuovere l'istituzione del programma statale di sicurezza ("SSP") e rafforzare il quadro normativo in materia di sicurezza aerea del Libano.

(41) Sulla base della situazione descritta nei considerandi da 37 a 40, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea ritengono necessario proseguire le consultazioni formali con le autorità libanesi a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.

Vettori aerei della Libia

(42) 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.

(43) Il 7 ottobre 2013 la Commissione ha scritto alla LYCAA chiedendo un aggiornamento per quanto riguarda la ricertificazione dei vettori aerei libici. Nella sua risposta del 29 ottobre 2013 la LYCAA ha chiesto di poter esporre i progressi compiuti in una riunione con la Commissione e inoltre di essere sentita presso il comitato per la sicurezza aerea in novembre.

(44) Nella sua lettera del 29 ottobre 2013 la LYCAA ha confermato alla Commissione che avrebbe mantenuto le restrizioni esistenti sui voli all'interno dell'Unione su tutti i vettori aerei e che ogni modifica sarebbe stata subordinata ad un accordo tra la LYCAA, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea.

(45) Nel corso di una riunione svoltasi il 7 novembre 2013 la Commissione, l'AESA e rappresentanti degli Stati membri hanno discusso con la LYCAA e i vettori Libyan Airlines e Afriqyah Airways. Durante queste discussioni la LYCAA ha dichiarato che, a suo avviso, era stata completata la procedura di ricertificazione in cinque fasi per Libyan Airlines e che a questa compagnia avrebbe dovuto essere consentito di operare all'interno dell'Unione. Nel corso della riunione è stata consegnata alla Commissione la documentazione delle attività intraprese dalla LYCAA nella procedura di ricertificazione.

(46) Il 19 novembre 2013 LYCAA e Libyan Airlines sono stati sentiti dal comitato per la sicurezza aerea. La LYCAA ha informato il comitato per la sicurezza aerea che era stata completata la procedura di ricertificazione in cinque fasi per Libyan Airlines, e che a questa compagnia, a parere della LYCAA, avrebbe dovuto essere consentito di servire rotte all'interno dell'Unione.

(47) Tuttavia, la LYCAA ha confermato esplicitamente alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea che qualsiasi attenuazione delle attuali restrizioni di volo all'interno dell'Unione sarebbe subordinata ad un accordo tra la LYCAA, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea.

(48) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno osservato quanto segue:

— i documenti trasmessi a sostegno della ricertificazione di Libyan Airlines presentati al comitato non hanno potuto essere oggetto di una valutazione sufficiente in tempo utile per la riunione del comitato;

— a seguito di domande fatte da membri del comitato, è emerso che il numero di ispettori LYCAA è insufficiente per i compiti dell'autorità;

— i voli di aereoambulanza condotti commercialmente da operatori libici non sono stati sufficientemente limitati dalla LYCAA all'interno dello spazio aereo dell'Unione in violazione dell'accordo tra LYCAA, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea;

— alcuni di questi voli sono stati sottoposti ad ispezioni a terra e in diverse occasioni sono state riscontrate carenze significative.

(49) 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 di 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 sostenibile in conformità alle norme ICAO. Ove ciò non fosse dimostrato in modo soddisfacente per la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea, la Commissione si vedrebbe costretta ad adottare misure immediate per impedire ai vettori aerei di operare all'interno dell'Unione.

Vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania

(50) 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. L'analisi SAFA più recente dell'AESA, indica che sono state effettuate cinque ispezioni su aeromobili di Mauritania Airlines International ("MAI"). L'analisi dell'AESA delle lacune rilevate durante le suddette ispezioni SAFA mostra una tendenza preoccupante. Le ispezioni hanno evidenziato una serie di carenze, alcune delle quali hanno un impatto diretto sulla sicurezza, in particolare per quanto riguarda le condizioni di manutenzione. Successivamente all'analisi, sono state effettuate altre due ispezioni nell'ottobre 2013 che hanno confermato la tendenza individuata e la natura delle carenze.

(51) L'AESA ha informato le autorità nazionali della Mauritania ("ANAC") in merito ai suddetti risultati SAFA non ottimali. ANAC è stata invitata ad adottare azioni correttive ed a informare l'Agenzia in merito alle stesse. Il 14 ottobre 2013, l'ANAC ha risposto indicando che il primo volo verso l'Europa è avvenuto l'8 maggio 2013 e che, secondo il suo indicatore, si è potuta osservare una tendenza al miglioramento. Agli ispettori in materia di sicurezza ANAC sono state impartite istruzioni specifiche di vietare i voli verso l'Europa con aeromobili aventi rilievi SAFA classificati nelle categorie 2 o 3.

(52) La Spagna ha informato il comitato per la sicurezza aerea di aver recentemente familiarizzato altri quattro ispettori ANAC con le ispezioni SAFA, il che dovrebbe tradursi in un miglioramento della situazione.

- (53) La Commissione e il comitato di sicurezza aerea hanno preso atto che l'ANAC e MAI devono proseguire gli sforzi per migliorare la situazione. La Commissione inoltre ricorderà alla Mauritania l'importanza degli impegni che essa ha assunto in relazione al suo piano di azioni correttive per quanto riguarda la necessità di effettuare un'analisi approfondita delle cause, e chiederà le relazioni periodiche che l'ANAC e MAI devono presentare.
- (54) Qualora i risultati delle future ispezioni di rampa SAFA o di qualsiasi altra informazione pertinente sotto il profilo della sicurezza, dovessero indicare un degrado delle norme di sicurezza internazionali sotto un livello accettabile, la Commissione si vedrebbe costretta ad adottare iniziative a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Mozambico

- (55) Le competenti autorità del Mozambico ("IACM") hanno riferito in merito all'attuazione in corso del PAC già presentato e approvato dall'ICAO. La relazione più recente sull'avanzamento dei lavori, pervenuta il 29 ottobre 2013, riferisce che IACM ha continuato ad affrontare le criticità USOAP ancora non risolte sotto il profilo delle questioni di procedura connesse, ma la convalida dell'ICAO dei progressi comunicati è ancora pendente e sarà notificata non appena possibile. È stata stabilita la politica di addestramento di IACM ed è in corso il programma corrispondente.
- (56) Nella stessa occasione, IACM ha indicato di aver continuato la procedura di ricertificazione di operatori aerei in piena conformità alle SARP dell'ICAO e, finora, dodici operatori (CFM — Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (ex CFA-Mozambique) e TTA SARL) sono stati ricertificati in conformità all'elenco fornito da IACM. Dato che le autorità competenti del Mozambico non sono state in grado di fornire la prova che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi dodici vettori aerei sia assicurata in conformità alle norme internazionali di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si è valutato che CFM — Transportes e Trabalho AÉREO S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (ex CFA-Mozambique) e TTA SARL devono essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (57) Gli altri cinque operatori che figuravano precedentemente all'allegato A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter e VR Cropsprayers Lda) non sono stati ricertificati. Sebbene non inseriti nell'elenco degli operatori ricertificati presentato dalle autorità, questi cinque operatori aerei figurano ancora nell'elenco sul sito web dell'IACM. Dato che le autorità competenti del Mozambico non sono state in

grado di fornire elementi che dimostrino che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi cinque vettori viene effettuata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter e VR Cropsprayers Lda debbano restare nell'elenco di cui all'allegato A.

- (58) Gli sforzi diretti allo sviluppo di capacità sono continuati con l'assunzione di professionisti nazionali con un totale di 15 persone da assumere entro il 2013 (per rinforzare le aree Operations & Licensing, Navigation & Aerodromes, Airworthiness, Rulemaking & Enforcement, Air Transport Agreements, e Administration) e altre 4 persone (Navigation & Aerodromes) entro il 2014. Nell'ottobre 2013 è stato inoltre messo a disposizione un esperto AGA (Aerodromes, Air Routes and Ground Aids) nell'ambito di un progetto sponsorizzato dall'ICAO per rafforzare tale area.
- (59) IACM ha inoltre riferito che il vettore aereo Linhas Aéreas de Moçambique ("LAM") ha proseguito nell'attuazione delle fasi avanzate, soprattutto la fase III, del loro sistema di gestione della sicurezza ("SMS"). Sono stati nominati Safety Manager e Safety Officer in tutti i settori operativi mentre è in corso la formazione su SMS e acquisizione di strumenti informatici per l'integrazione del sistema di qualità con l'SMS. Contemporaneamente, e in seguito ad un audit positivo effettuato nel giugno 2013, LAM ha rinnovato la sua certificazione IOSA (IATA Operational Safety Audit Programme) che è ora valida fino ad ottobre 2015. Anche il sistema di qualità di LAM ha superato un audit nell'agosto 2013 e ha rivalidato la sua certificazione ISO 9001.
- (60) IACM ha chiesto una ICVM al fine di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del PAC e l'ICAO ne sta programmando l'effettuazione in aprile 2014.
- (61) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno apprezzato i progressi riferiti dalle autorità competenti del Mozambico nella correzione delle carenze individuate dall'ICAO, in particolare quelle dirette allo sviluppo di capacità interne, e ne ha incoraggiato gli sforzi per completare il lavoro di realizzazione di un sistema di aviazione pienamente conforme alle norme ICAO.
- (62) La Commissione e il comitato di sicurezza aerea hanno inoltre riconosciuto e accolto con favore i duraturi miglioramenti riferiti da LAM nel costante sforzo per aderire e adottare norme di sicurezza internazionali.
- #### Vettori aerei del Nepal
- (63) Un audit effettuato dall'ICAO nel maggio 2009 ha confermato che il livello di attuazione da parte del Nepal delle norme internazionali in materia di sicurezza era relativamente ben al di sotto della media mondiale.

- (64) L'audit ha dimostrato che l'autorità competente del Nepal ("CAAN") non era in grado di assicurare l'effettiva applicazione delle norme di sicurezza internazionali nelle aree delle operazioni di volo, dell'aeronavigabilità e delle indagini sugli incidenti e che sussistevano significative criticità che incidavano sulla capacità del paese anche nelle aree della legislazione primaria in materia aeronautica e dei regolamenti sull'aviazione civile, dell'organizzazione dell'aviazione civile e in quelle del rilascio delle licenze e dell'addestramento del personale.
- (65) Nell'arco di due anni, tra l'agosto 2010 e il settembre 2012, si sono verificati in Nepal, con aeromobili registrati in questo paese, cinque incidenti mortali che hanno coinvolto cittadini dell'Unione. Inoltre, nel 2013, si sono verificati altri tre incidenti. L'alto tasso di incidenti indicherebbe l'esistenza di carenze sistemiche in materia di sicurezza.
- (66) Sulla base di informazioni provenienti da consultazioni tra CAAN e la Commissione e l'AESA, il comitato per la sicurezza aerea ha riesaminato la situazione in materia di sicurezza del trasporto aereo in Nepal per la prima volta nel corso della riunione del comitato del giugno 2013.
- (67) Nonostante le gravi carenze riscontrate e l'elevato numero di incidenti aerei, il comitato per la sicurezza aerea è stato favorevolmente impressionato dalle iniziative prese dalle autorità competenti, ma ha dichiarato che una verifica dei risultati dell'ICVM dell'ICAO ed altre informazioni concernenti la sicurezza potrebbero indurre la Commissione a intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (68) Nel luglio 2013 l'ICAO ha svolto un'ICVM che ha individuato una criticità significativa in materia di sicurezza ("SSC") relativa all'esercizio di aeromobili. Il PAC iniziale presentato da CAAN all'ICAO per correggere le carenze rilevate nella SSC non è stato completato entro i tempi concordati e quindi sussiste sempre la SSC in questione. La relazione integrale della ICVM non è ancora disponibile.
- (69) Il 19 novembre 2013 il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni di CAAN delle azioni relative al miglioramento della sicurezza del trasporto aereo in Nepal. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno accertato che nonostante gli sforzi significativi espletati da CAAN sussistono ancora notevoli criticità relative a rischi per la sicurezza del trasporto aereo che non sono sufficientemente contenuti.
- (70) Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ascoltato le presentazioni fatte dall'associazione degli operatori di compagnie aeree del Nepal, Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air e Shree Airlines.
- (71) Le presentazioni dai vettori aerei hanno riguardato soprattutto la gestione della sicurezza e l'addestramento dei piloti e il comitato per la sicurezza aerea è stato favorevolmente impressionato dall'atteggiamento professionale delle compagnie aeree nei confronti del problema della sicurezza aerea in generale.
- (72) Nonostante gli sforzi profusi da CAAN non ci sono elementi sufficienti che dimostrino un chiaro e sostenibile miglioramento. Questa constatazione è corroborata dall'emanazione di una SSC da parte dell'ICAO e dalla mancanza di capacità di correggere effettivamente i problemi da essa individuati.
- (73) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto che, mentre CAAN si trova in una fase di sviluppo delle capacità, essa non dispone ancora delle necessarie capacità per garantire l'adempimento dei suoi obblighi internazionali.
- (74) Mentre alcuni dei vettori aerei possono disporre di risorse sufficienti per gestire la sicurezza in conformità ai loro obblighi, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea ritengono che le carenze di CAAN portino ad una situazione in cui essa non è in grado di garantire la sicurezza dei suoi vettori.
- (75) Sulla base della situazione descritta ai considerandi da 63 a 74, e sulla base dei criteri comuni, si ritiene che tutti i vettori aerei certificati in Nepal non soddisfino le norme di sicurezza pertinenti e pertanto devono essere soggetti ad un divieto operativo e inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (76) La Commissione, con l'assistenza dell'AESA e degli Stati membri, è pronta ad effettuare una visita in loco in Nepal, se possibile prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea, per valutare ulteriormente le capacità di CAAN e dei principali vettori aerei del Nepal, al fine di stabilire se siano possibili eventuali mitigazioni del divieto operativo.
- (77) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea riconoscono le difficoltà incontrate da CAAN ed esamineranno le possibilità di ampliare il già esistente programma di cooperazione tecnica tra CAAN e l'AESA.

Vettori aerei delle Filippine

- (78) Cebu Pacific ha deciso di non partecipare alla riunione di giugno del comitato per la sicurezza aerea, a causa di un incidente subito dal vettore il 2 giugno 2013 all'aeroporto internazionale di Davao che ha comportato un'uscita di pista.
- (79) Successivamente alla riunione di giugno del comitato per la sicurezza aerea l'Autorità per l'aviazione civile delle Filippine (CAAP) e il vettore aereo Cebu Pacific hanno presentato della documentazione per consentire alla Commissione di avere un quadro più chiaro per quanto riguarda le iniziative in materia di sicurezza di Cebu Pacific e della CAAP per quanto riguarda l'incidente in questione. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto dei continui sforzi positivi della CAAP e hanno apprezzato l'impegno preso con la Commissione in relazione al suddetto incidente.
- (80) La Commissione ha invitato i rappresentanti della CAAP e di Cebu Pacific ad una riunione tecnica per discutere più in dettaglio le iniziative in materia di sicurezza che sono state prese e altri fattori pertinenti relativi all'incidente.

- (81) Gli Stati membri hanno preso atto che, il 4 novembre 2013, Philippine Airlines ha ripreso i voli verso l'Unione dopo essere stata depennata nel luglio 2013 dall'allegato A dell'elenco di sicurezza UE. Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Federazione russa

- (82) Gli aeromobili utilizzati da alcuni vettori aerei certificati nella Federazione russa e che operano negli aeroporti dell'Unione sono sottoposti a ispezioni di rampa SAFA prioritarie per verificarne la conformità alle norme di sicurezza internazionali. Le autorità competenti degli Stati membri e l'AESA informano costantemente le loro controparti della Federazione russa in merito alle criticità individuate invitandole a prendere iniziative per correggere tutti i casi di non conformità alle norme ICAO.
- (83) Nel frattempo la Commissione prosegue il dialogo sulle questioni di sicurezza aerea con le autorità competenti della Federazione russa, in particolare per garantire che eventuali rischi attualmente derivanti da una modesta prestazione sotto il profilo della sicurezza di vettori aerei certificati nella Federazione russa siano adeguatamente contenuti.
- (84) Il 7 novembre 2013, la Commissione, assistita dall'AESA e da diversi Stati membri, ha tenuto una riunione con i rappresentanti della Agenzia federale russa per il trasporto aereo ("FATA") nel corso della quale quest'ultima ha fornito informazioni sulle misure intraprese dalla stessa autorità e dai vettori aerei interessati per correggere le criticità individuate nel corso delle ispezioni di rampa SAFA. In particolare, FATA ha dichiarato che essa vigila sulle prestazioni dei vettori aerei ed è pronta a intervenire, se necessario. Essa si avvale regolarmente dei risultati SAFA nella procedura di certificazione e ispezione o per il rilascio di approvazioni specifiche, al fine di verificare la conformità di una compagnia aerea.
- (85) Al fine di rispondere alle domande relative alle gravi critiche espresse nel rapporto SAFA, sono stati invitati a partecipare alla riunione del 7 novembre 2013 anche i rappresentanti del vettore "Kogalymavia". Le autorità russe competenti hanno informato di aver effettuato un'ispezione senza preavviso presso "Kogalymavia", nel corso della quale sono stati espressi gravi rilievi nelle aree della aeronavigabilità, delle operazioni di volo e della gestione di sicurezza. Al vettore aereo è stato concesso un mese per procedere alla correzione di tutte le criticità riscontrate. Successivamente, entro un termine di due settimane, FATA effettuerà un'ispezione e deciderà se limitare, sospendere o revocare il certificato di operatore aereo. La Commissione ha sottolineato che la flotta e le operazioni del suddetto vettore devono essere attentamente controllate unitamente ad un rafforzamento della sorveglianza in corso, al fine di poter confermare se è in atto un rapido miglioramento delle condizioni tecniche dei velivoli e della sicurezza dei voli. Se la situazione del vettore "Kogalymavia" non dovesse migliorare, o i provvedimenti presi dalle autorità non dovessero essere ade-

guati, la Commissione prenderà le opportune misure. Dato che una parte della flotta è registrata in Irlanda, l'autorità competente irlandese (IAA) adotterà le misure del caso.

- (86) La Commissione e l'AESA continueranno a monitorare da vicino la prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa che operano nell'Unione. A questo fine, le autorità competenti degli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle pertinenti norme di sicurezza attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili dei suddetti vettori ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. La Commissione continuerà a scambiare informazioni relative alla sicurezza con le autorità competenti russe al fine di avere conferma che le criticità emerse dalle ispezioni di rampa SAFA sono state adeguatamente risolte dai vettori aerei interessati.
- (87) Qualora dalle ispezioni di rampa, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse risultare 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 dello Yemen (Yemen Airways)

- (88) La relazione di indagine concernente l'incidente di Yemen Airways ("Yemenia") verificatosi a Moroni, nelle isole Comore, il 29 giugno 2009 (2254 UTC) è stata pubblicata il 25 giugno 2013. In conformità alle norme internazionali la relazione è stata pubblicata dallo Stato delle Comore con la partecipazione di altri Stati, vale a dire Francia, Stati Uniti e Yemen. Alcuni partecipanti hanno espresso preoccupazione per quanto riguarda il tempo trascorso tra l'incidente e la pubblicazione della relazione finale.
- (89) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno accolto con favore la pubblicazione della relazione finale. Nelle sue conclusioni, riferendosi a Yemenia, la relazione afferma che l'incidente è stato causato da comportamento inadeguato dell'equipaggio nel controllo della traiettoria di volo dell'aeromobile che hanno portato quest'ultimo ad entrare in una condizione di volo in stallo senza recupero, con conseguente impatto con il mare. Il fattore che ha preceduto la condizione di volo in stallo è stato una manovra a vista non controllata durante una procedura di circuitazione notturna (night circling). Nella relazione si sostiene inoltre che l'equipaggio di Yemenia probabilmente non è stato in grado, a livello mentale, di reagire in maniera adeguata ai vari allarmi emessi nella cabina di pilotaggio. Inoltre, la relazione osserva che è mancata una procedura chiara che l'equipaggio dovrebbe seguire nel caso in cui una o entrambe le luci di allineamento di pista siano inutilizzabili.
- (90) La relazione sull'incidente ha espresso tre raccomandazioni principali: anzitutto che le autorità delle Comore introducano misure permanenti di emergenza adatte alla ricerca e successivo salvataggio in caso di incidente aereo che avvenga in mare vicino ai suoi aeroporti; in secondo luogo che le autorità yemenite assicurino che tutti gli equipaggi che effettuano voli verso Moroni siano correttamente addestrati per il completamento 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

- (91) In seguito alla pubblicazione della relazione la Commissione ha organizzato una riunione a Bruxelles il 1° luglio 2013 alla quale erano presenti rappresentanti del comitato per l'aviazione civile araba ("ACAC") e dell'autorità meteorologica e dell'aviazione civile dello Yemen ("CAMA"). L'incontro è stato organizzato per dare la possibilità a CAMA di presentare le proprie osservazioni in merito alle principali conclusioni e raccomandazioni della relazione sull'incidente. In una lettera del 10 settembre scorso, la Commissione ha dichiarato che, pur non desiderando entrare negli aspetti tecnici della relazione, essa desiderava concentrarsi sulle prestazioni sotto il profilo della sicurezza di Yemenia e sulla sorveglianza di sicurezza applicata a questo vettore, in particolare poiché esso trasporta regolarmente cittadini europei. Più specificamente, la Commissione ha indicato che essa desiderava saperne di più in merito alle iniziative concrete prese da CAMA e Yemenia, in seguito alla pubblicazione della relazione sull'incidente.
- (92) Dato che non è pervenuta alcuna risposta, il 30 ottobre 2013, la Commissione ha inviato un'ulteriore lettera, sottolineando che, allo scopo di evitare una convocazione a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005, si chiedeva una risposta urgente ai quesiti posti in precedenza.
- (93) In una lettera del 7 novembre 2013, CAMA ha risposto comunicando alcuni dettagli relativi alle iniziative in materia di sicurezza adottate in conseguenza dell'incidente. Tali dettagli dovranno costituire la base per una riunione da tenersi con i rappresentanti di CAMA e Yemenia. In funzione dell'esito di questa riunione, la Commissione potrà mantenere consultazioni formali con i soggetti responsabili della sorveglianza normativa nei confronti dei vettori aerei certificati nello Yemen e con Yemenia, oppure la Commissione dovrà prendere in considerazione una convocazione a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dello Zambia

- (94) Il regolamento (CE) n. 619/2009 della Commissione del 13 luglio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 prevedeva che tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dello Zambia venissero inclusi nell'elenco di cui all'allegato A.
- (95) Tale decisione in conformità ai criteri comuni previsti dal regolamento (CE) n. 2111/2005, era giustificata da prove tra le quali i rilievi espressi nel corso di un audit USOAP (Universal Safety Oversight Audit) dell'ICAO, effettuato nel febbraio 2009, che ha portato alla pubblicazione di una criticità significativa di sicurezza ("SSC") concernente le operazioni, la certificazione e la sorveglianza degli aeromobili esercitata dall'autorità per l'aviazione civile dello Zambia.

- (96) Successivamente, nel dicembre 2012, l'ICAO ha visitato lo Zambia sotto gli auspici di una missione di convalida coordinata dell'ICAO (ICVM). Oggetto dell'ICVM era la SSC originale emessa in occasione dell'audit USOAP dell'ICAO, nel febbraio 2009, e le azioni correttive presentate dalle autorità dello Zambia in merito. In seguito alla ICVM, il comitato di convalida delle SSC ha concluso che la SSC poteva essere tolta.
- (97) La Commissione ha aggiornato il comitato per la sicurezza aerea in merito alla corrispondenza che essa ha avuto recentemente con le autorità dello Zambia.
- (98) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sono stati favorevolmente impressionati dai progressi compiuti dal Dipartimento dell'aviazione civile dello Zambia e hanno esortato le autorità di tale paese a proseguire i loro lavori al fine di arrivare, al momento opportuno e dopo le necessarie verifiche, a un allentamento delle attuali restrizioni operative.
- (99) 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.
- (100) Occorre quindi modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (101) 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 riportato nell'allegato A del presente regolamento.
2. L'allegato B è sostituito dal testo riportato 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 3 dicembre 2013

*Per la Commissione,
a nome del presidente*
Siim KALLAS
Vicepresidente

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO 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) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	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 aereo
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 No 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

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 aereo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (DRC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica democratica del Congo (DRC)
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)

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 aereo
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	EXY	Repubblica democratica del Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
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	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/2005)	LCG	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 aereo
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)
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

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 aereo
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 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 d'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 aereo
AIR BORN INDONESIA	135-055	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
BATIK AIR	121-050	BTK	Repubblica d'Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Repubblica d'Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica d'Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica d'Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica d'Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica d'Indonesia
HEAVY LIFT	135-042	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica d'Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Repubblica d'Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica d'Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica d'Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica d'Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica d'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 aereo
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MARTABUANA ABADION	135-049	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica d'Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica d'Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica d'Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica d'Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica d'Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica d'Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica d'Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica d'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 aereo
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica d'Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakhstan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Repubblica del Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Repubblica del Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Repubblica del Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Repubblica del Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Repubblica del Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Repubblica del Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Repubblica del Kazakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Repubblica del Kazakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Repubblica del Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Repubblica del Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Repubblica del Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Repubblica del Kazakhstan
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

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 aereo
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	CRS	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
HELI SKY	Sconosciuto	HAC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	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	SGL	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP INTERNATIONAL	Sconosciuto	IND	Repubblica del Kirghizistan
SKY BISHKEK	Sconosciuto	BIS	Repubblica del Kirghizistan
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.			Repubblica di Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			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 aereo
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CR AVIATION	MOZ-14	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
ETA — AIR CHARTER	MOZ-04	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Repubblica del Mozambico
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.)	MOZ-01	LAM	Repubblica del Mozambico
MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Repubblica del Mozambico
OHI	MOZ-17	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAFARI AIR	MOZ-12	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SOLENTA AVIATION (Ex CFA – MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
TTA SARL	MOZ-16	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
VR CROSPRAYERS LDA	MOZ-06	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Nepal responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Nepal
AIR DYNASTY HELL S.	035-01	Sconosciuto	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Sconosciuto	Nepal
BUDDHA AIR	014/96	Sconosciuto	Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Sconosciuto	Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Sconosciuto	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Sconosciuto	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 aereo
MAKALU AIR	057A/2009	Sconosciuto	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Sconosciuto	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	Sconosciuto	Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Sconosciuto	Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Sconosciuto	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Sconosciuto	Nepal
SITA AIR	033/2000	Sconosciuto	Nepal
TARA AIR	053/2009	MNA	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Sconosciuto	Nepal
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Philippine Airlines, 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	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Repubblica delle Filippine
CM AERO SERVICES	20110401	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	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 aereo
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INAE AVIATION CORP.	2010028	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
LION AIR	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MAGNUM AIR	2012051	Sconosciuto	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	2009004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SE-AIR) INTERNATIONAL	2012052	Sconosciuto	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 Príncipe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sao Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Sconosciuto	Sao Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé e Príncipe

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 aereo
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Sconosciuto	Sao Tomé e Principe
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	Sconosciuto	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

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 aereo
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Repubblica del Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Repubblica del Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Regno dello Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Regno dello Swaziland
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica dello Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI LE CUI ATTIVITÀ SONO SOGGETTE 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 aereo	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 B767, 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	Unione delle Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Unione delle 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-AF; 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

⁽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 aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
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	AOC 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
IRAN AIR (*)	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-AOC/ KOR-01	KOR	Repubblica popolare democratica di Corea	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU - 204	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633	Repubblica popolare democratica di Corea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Repubblica del Madagascar	L'intera flotta, tranne: 3 aeromobili del tipo Boeing B737-300, 2 aeromobili del tipo ATR 72-500,	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

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 aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
				1 aeromobile del tipo ATR 42-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-320 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300		

(¹) Per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione Air Astana è autorizzata a utilizzare unicamente 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 a utilizzare unicamente i tipi specifici di aeromobili indicati.

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