

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/1014 DELLA COMMISSIONE**del 25 giugno 2015****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,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione ⁽²⁾ ha istituito l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione, di cui al 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 trasmesso alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco dell'Unione. Informazioni utili sono state trasmesse anche da alcuni paesi terzi. È opportuno aggiornare l'elenco dell'Unione alla luce di tali informazioni e delle verifiche effettuate dalla Commissione.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, 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 dell'Unione.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, dall'AESA e dai paesi terzi interessati di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio ⁽³⁾.
- (5) La Commissione ha aggiornato il comitato per la sicurezza aerea 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 ⁽⁴⁾, con le autorità competenti e i vettori aerei dei seguenti Stati: Angola, Botswana, Repubblica democratica del Congo, Filippine, Gabon, Ghana, India, Indonesia, Iran, Kazakistan, Libano, Libia, Madagascar, Repubblica islamica di Mauritania, Mozambico, Sudan, Thailandia, Yemen e Zambia. Il comitato per la sicurezza aerea ha ricevuto inoltre dalla Commissione informazioni relative ad Afghanistan, Benin, Corea del Nord, Repubblica di Guinea, Repubblica del Kirghizistan, Nepal, Sao Tomé e Principe e Taiwan ed è stato aggiornato dalla Commissione in merito alle consultazioni tecniche con la Federazione russa.
- (6) L'AESA ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea i risultati dell'analisi delle relazioni sugli audit effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile («ICAO») nell'ambito dello Universal

⁽¹⁾ GUL 344 del 27.12.2005, pag. 15.

⁽²⁾ 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 di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 84 del 23.3.2006, pag. 14).

⁽³⁾ Regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GUL 373 del 31.12.1991, pag. 4).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità di cui al Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 84 del 23.3.2006, pag. 8).

Safety Oversight Audit Programme («USOAP») dell'ICAO. In tale contesto si è rammentato quanto sia importante che gli Stati membri assegnino la priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata dagli Stati nei confronti dei quali l'ICAO ha rilevato criticità significative in materia di sicurezza o l'AESA ha concluso che sussistono gravi carenze nel sistema di sorveglianza della sicurezza. Oltre alle consultazioni avviate dalla Commissione ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005, l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa dovrebbe permettere di acquisire ulteriori informazioni sulle prestazioni in materia di sicurezza relative ai vettori aerei titolari di una licenza rilasciata nei suddetti Stati.

- (7) L'AESA ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea i risultati dell'analisi delle relazioni delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri (SAFA) in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽¹⁾.
- (8) L'AESA ha anche aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea relativamente ai progetti di assistenza tecnica attuati negli Stati interessati da misure o da azioni di monitoraggio a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005. L'AESA ha illustrato i suoi programmi in merito e ha fornito informazioni riguardo alle richieste di ulteriore assistenza tecnica e di cooperazione dirette a 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 invitati a rispondere a queste richieste su base bilaterale in coordinamento con la Commissione e con l'AESA. A questo riguardo la Commissione ha sottolineato l'utilità di fornire informazioni alla comunità internazionale del trasporto aereo, in particolare attraverso la banca dati SCAN (*Safety Collaborative Assistance Network*) dell'ICAO, in merito all'assistenza tecnica fornita dall'Unione e dai suoi Stati membri, allo scopo di migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.
- (9) Eurocontrol ha aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea per quanto attiene alla situazione della funzione di allarme SAFA e alle statistiche attuali relative ai messaggi di allerta per i vettori soggetti a divieto operativo.

Vettori aerei dell'Unione

- (10) In seguito all'analisi svolta dall'AESA delle informazioni emerse dalle ispezioni di rampa effettuate su aeromobili di vettori aerei dell'Unione o dalle 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. L'Estonia ha reso noto che la sua autorità per l'aviazione civile ha effettuato un audit del vettore aereo AS Avies, i cui risultati sono in corso di elaborazione da parte del vettore in questione.
- (11) Gli Stati membri hanno ribadito la loro volontà di intervenire secondo necessità qualora informazioni pertinenti in tema di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti derivanti dalla non conformità di vettori aerei dell'Unione alle pertinenti norme di sicurezza.

Vettori aerei dell'Angola

- (12) Il regolamento (CE) n. 474/2006, modificato dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1197/2011 della Commissione ⁽²⁾, consente a TAAG Angola Airlines, certificato in Angola, di operare nell'Unione quattro aeromobili del tipo Boeing 737-700 con marche di immatricolazione D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ, tre aeromobili del tipo Boeing 777-200 con marche di immatricolazione D2-TED, D2-TEE e D2-TEF e due aeromobili del tipo Boeing 777-300 con marche di immatricolazione D2-TEG e D2-TEH.
- (13) TAAG Angola Airlines ha trasmesso il 21 novembre 2014, attraverso le autorità competenti dell'Angola («INAVIC»), la richiesta di includere un nuovo aeromobile del tipo Boeing 777-300 nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006. Invitate dalla Commissione, INAVIC e TAAG Angola Airlines hanno preso parte a una riunione

⁽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).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1197/2011 della Commissione, del 21 novembre 2011 (GU L 303 del 22.11.2011, pag. 14). Cfr. in particolare i punti da 26 a 30 dei considerando del presente regolamento.

di consultazione tecnica tenutasi a Bruxelles il 25 febbraio 2015, nel corso della quale è stata rivista in modo approfondito, in tutti i suoi aspetti, l'attuale situazione in tema di sicurezza, anche relativamente alla questione dell'aggiunta di nuovi aeromobili alla flotta di *TAAG Angola Airlines*.

- (14) INAVIC ha concentrato i suoi sforzi principalmente sull'allineamento del quadro giuridico alle prescrizioni internazionali, sul miglioramento dell'infrastruttura (copertura radio del territorio di pertinenza) e sull'incremento della rigorosità dei requisiti per il rilascio di licenze a personale e organizzazioni, oltre che sul controllo degli operatori esistenti. Poiché quest'ultima attività non è ancora pienamente conforme alle norme internazionali di sicurezza, in quanto il processo di certificazione degli operatori non è sufficientemente solido, non vi è spazio per un allentamento dell'attuale divieto riguardante tutti i vettori certificati da *INAVIC* diversi da *TAAG Angola Airlines*. La Commissione ha riscontrato un miglioramento della comunicazione e del coordinamento tra *INAVIC* e *TAAG Angola Airlines*, con riunioni che si svolgono regolarmente per discutere tutti gli aspetti delle attività del vettore aereo.
- (15) *TAAG Angola Airlines* ha informato del rinnovo e dell'espansione della flotta, con il ritiro degli aeromobili misti B737-200 e B747-300 e l'acquisto di nuovi aeromobili B777-200, B777-300ER e B737-700, cui si accompagna il forte accento posto sulla qualità delle attività, dell'ingegneria e della manutenzione e della crescita. Con l'aiuto di consulenti esterni, è stata notevolmente migliorata la formazione dei piloti. La sicurezza è stata ulteriormente rafforzata per effetto dell'introduzione di un meccanismo di segnalazione non punitivo reso anonimo. Tali informazioni, unitamente a un'analisi globale dei dati di volo (FDM), vengono ora utilizzate in modo sistematico per individuare e prevenire il ripetersi di anomalie o di incidenti del passato e confluiscono nel programma di formazione dei piloti.
- (16) Nel quadro della procedura di autorizzazione degli operatori di paesi terzi ⁽¹⁾, *TAAG Angola Airlines* mantiene dal novembre 2014 un dialogo continuo con l'AESA e fornisce dati fattuali e dettagliati sulla propria flotta di aeromobili e sulle proprie attività.
- (17) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere l'aeromobile del tipo Boeing 777-300 con marca di immatricolazione D2-TEI di *TAAG Angola Airlines* nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006, che sarebbe autorizzato ad operare nell'Unione.
- (18) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità di *TAAG Angola Airlines* alle norme di sicurezza pertinenti attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da effettuarsi sugli aeromobili di questo vettore aereo in forza del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei del Botswana

- (19) Su richiesta della Commissione, l'autorità per l'aviazione civile del Botswana ha fornito informazioni sui progressi in tema di risoluzione delle criticità significative in materia di sicurezza e di altri problemi individuati dall'ICAO con lettera del 30 gennaio 2015. La medesima autorità ha anche informato degli ulteriori progressi in tema di attuazione delle norme internazionali di sicurezza. L'autorità per l'aviazione civile del Botswana è stata invitata a chiedere la verifica da parte dell'ICAO della risoluzione delle criticità significative in materia di sicurezza.
- (20) Le informazioni disponibili relative alla sicurezza non fanno propendere per un divieto o per restrizioni delle attività dei vettori aerei certificati nel Botswana. La Commissione ritiene tuttavia che la situazione debba continuare ad essere monitorata con attenzione.
- (21) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi vettori aerei del Botswana.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo

- (22) Tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo sono riportati dal marzo 2006 nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (23) Con lettera del 27 maggio 2015, le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo (*Autorité de l'Aviation Civile*, AAC) hanno informato la Commissione del fatto che ai vettori *Air Baraka*, *Biega Airways*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *Congo Express*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *Katanga Express*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Sion Airlines* e *Tracep Congo* è stato revocato il certificato di operatore aereo e che occorrerebbe pertanto cancellare tali vettori dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (24) Il 4 giugno 2015 l'AAC ha inoltre informato la Commissione della revoca del certificato di operatore aereo ai vettori *African Air Service Commuter*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi Global Business Airways*, *Business Aviation*, *CHC Stellavia*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Safe Air*, *Stellar Airways*, *Waltair Aviation* e *Wimbi Dira Airways*; anche tali vettori andrebbero dunque espunti dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (25) L'AAC ha altresì comunicato alla Commissione l'avvenuto rilascio di una licenza di esercizio ai vettori aerei *Dakota SPRL*, *Malu Aviation*, *Serve Air* e *Congo Airways* senza peraltro fornire prova della piena conformità della certificazione e della supervisione di detti vettori alle norme di sicurezza internazionali applicabili. Questi vettori aerei dovrebbero pertanto essere inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (26) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per cancellare dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 i vettori *African Air Service Commuter*, *Air Baraka*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi global Business Airways*, *Biega Airways*, *Business Aviation*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *CHC Stellavia*, *Congo Express*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Express*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Safe Air*, *Sion Airlines*, *Stellar Airways*, *Tracep Congo*, *Waltair Aviation* e *Wimbi Dira Airways* e per includervi i vettori *Dakota*, *Malu Aviation*, *Serve Air* e *Congo Airways*.

Vettori aerei del Gabon

- (27) I vettori aerei *Air Services SA* e *SCD Aviation* sono inclusi nell'allegato A già dal luglio 2008. Il vettore *Gabon Airlines* è stato autorizzato nel luglio 2008 a operare nell'UE esclusivamente con l'aeromobile del tipo Boeing 767-200 recante marche di immatricolazione TR-LHP alle condizioni di cui al considerando 15 del regolamento (CE) n. 715/2008 ⁽²⁾.
- (28) In data 5 giugno 2015, le autorità competenti del Gabon hanno fornito alla Commissione le prove della revoca del certificato di operatore aereo («COA») ai vettori *Air Services SA*, *SCD Aviation* e *Gabon Airlines*; detti vettori andrebbero pertanto espunti dall'elenco dell'Unione di vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni.
- (29) Le autorità competenti del Gabon hanno anche informato la Commissione del rilascio di un nuovo COA al vettore *Tropical Air Gabon*, avvenuto il 6 maggio 2015, senza fornire prova della piena conformità della certificazione e della supervisione di detto vettore alle norme di sicurezza internazionali applicabili. Tale vettore andrebbe pertanto incluso nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

⁽¹⁾ 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 di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14).

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 715/2008 della Commissione, del 24 luglio 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 197 del 25.7.2008, pag. 36).

- (30) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per cancellare dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 i vettori *Air Services SA* e *SCD Aviation* e dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 il vettore *Gabon Airlines* a per includere nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 il vettore *Tropical Air Gabon*.

Vettori aerei del Ghana

- (31) *Meridian Airways LTD* è stata inclusa nel settembre 2010 nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽¹⁾. Sempre nel settembre 2010 è stata inclusa nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 *Airlift International (GH) LTD*, con un solo particolare aeromobile del tipo DC-8-63F autorizzato ad operare nell'Unione. Entrambe le decisioni sono scaturite da gravi carenze in tema di sicurezza riscontrate in occasione di ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA. Nel Novembre 2010 è stato ritenuto che *Airlift International (GH) LTD* potesse operare anche con un altro aeromobile del tipo DC-8-63F ⁽²⁾.
- (32) Il 5 febbraio 2014, l'autorità dell'aviazione civile del Ghana («GCAA») ha inviato alla Commissione i certificati di radiazione di alcuni aeromobili del tipo DC-8-63F immatricolati in Ghana. La GCAA ha inoltre segnalato di aver emanato una direttiva tecnica che vieta l'utilizzo di aeromobili DC-8 da parte dei vettori aerei certificati in Ghana. Tale direttiva è entrata in vigore il 31 dicembre 2013. Questo elemento dovrebbe essere considerato una conferma del fatto che lo Stato del Ghana non ha più appoggiato operazioni degli aeromobili DC-8 nel suo registro aeronautico.
- (33) Il 16 febbraio 2015, la GCAA ha fornito alla Commissione prova scritta di aver revocato il certificato di operatore aereo a *Meridian Airways LTD* e ad *Airlift International (GH) LTD*. Il 17 marzo 2015 si è tenuta una riunione tecnica tra alti rappresentanti di GCAA, Commissione e AESA, durante la quale la GCAA ha fornito particolari relativi alla sua attuale struttura organizzativa, alla sorveglianza svolta sui vettori aerei certificati in Ghana e alla procedura di certificazione degli operatori aerei. Le prove documentali della revoca di questi due certificati di operatore aereo e quanto illustrato in sede di riunione tecnica dalla GCAA in relazione alle modalità di sorveglianza della sicurezza aerea è stato ritenuto sufficiente a concludere che le attività di *Meridian Airways LTD* e di *Airlift International (GH) LTD* siano cessate.
- (34) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 si ritiene pertanto che l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di cancellare *Meridian Airways LTD* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e *Airlift International (GH) LTD* dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (35) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti causati dalla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'India

- (36) Con lettera del 24 dicembre 2014, la direzione generale dell'aviazione civile («DGCA») dell'India ha aggiornato la Commissione in merito alle azioni correttive intraprese in relazione alla decisione del gennaio 2014 dell'amministrazione federale dell'aviazione degli Stati Uniti («FAA») di declassare lo status di conformità dell'India portandolo dalla categoria 1 alla categoria 2, a seguito dell'audit di valutazione della sicurezza aerea internazionale («IASA») della FAA. Nella medesima missiva si asseriva che la FAA avesse effettuato una nuova valutazione della DGCA indiana nel dicembre 2014. L'8 aprile 2015 la FAA ha annunciato il miglioramento dello status di conformità dell'India con l'audit IASA, passato dalla categoria 2 alla categoria 1.

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 791/2010 della Commissione, del 6 settembre 2010 (GU L 237 dell'8.9.2010, pag. 10). Cfr. in particolare i punti da 9 a 23 dei considerando del presente regolamento.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1071/2010 della Commissione, del 22 novembre 2010 (GU L 306 del 23.11.2010, pag. 44). Cfr. in particolare i punti da 29 a 31 dei considerando del presente regolamento.

- (37) Con lettera del 10 aprile 2015 alla DGCA indiana la Commissione, pur accogliendo con favore la decisione della FAA di migliorare lo status di conformità IASA dell'India, ha ribadito che sarebbe opportuno che la DGCA indiana continuasse a collaborare con la Commissione fornendole aggiornamenti periodici circa l'adempimento dei suoi obblighi internazionali in materia di sicurezza e di sorveglianza.
- (38) Il 7 maggio 2015 si sono tenute consultazioni tecniche tra esperti della Commissione, dell'AESA, di uno Stato membro e alti rappresentanti della DGCA indiana. La riunione ha permesso alla DGCA indiana di fornire particolari sulle misure adottate che hanno comportato la riclassificazione da parte della FAA dello status di conformità dell'India, passato dalla categoria 2 alla categoria 1. La DGCA indiana ha fornito i dettagli del piano di azioni correttive attuato, nonché i particolari relativi alle misure sostenibili adottate per rafforzare la sua capacità di supervisione della sicurezza. La Commissione ha preso atto delle informazioni fornite dalla DGCA indiana. Non si è ritenuto di dover imporre divieti o restrizioni operative ai vettori aerei certificati in India, ma si è considerato opportuno svolgere ulteriori consultazioni tecniche al fine di consentire un dialogo continuo con la DGCA indiana sulle questioni relative alla sicurezza.
- (39) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi vettori aerei dell'India.
- (40) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da effettuarsi sugli aeromobili dei vettori aerei indiani ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (41) Proseguono le consultazioni periodiche fra la Commissione e la direzione generale dell'aviazione civile («DGCA») dell'Indonesia al fine di monitorare i progressi compiuti da quest'ultima nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Indonesia, nel rispetto delle norme internazionali. A seguito dell'audit dell'ICAO del maggio 2014, la DGCA ha messo a punto un piano di azioni correttive che sono attualmente in fase di completamento.
- (42) Il 28 dicembre 2014, il volo QZ8501 del vettore Indonesia AirAsia ha subito un incidente nel mar di Giava. L'aeromobile è andato distrutto e tutti i passeggeri e i membri dell'equipaggio hanno perso la vita. Le indagini sull'incidente sono svolte dal comitato per la sicurezza del trasporto nazionale dell'Indonesia («NTSC»), la cui relazione finale è prevista entro la fine del 2015.
- (43) Nel gennaio 2015, alcuni rappresentanti della Commissione si sono recati in visita in Indonesia per discutere dei risultati dell'audit dell'ICAO del maggio 2014, al fine di assicurarsi che il livello di sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori che non figurano più nell'elenco dell'Unione sia ancora tale da ritenersi che non vi siano motivi per includere tali vettori in detto elenco. I rappresentanti della Commissione hanno incontrato il ministro dei Trasporti indonesiano e rappresentanti della DGCA dell'Indonesia, del comitato per la sicurezza del trasporto nazionale e dei vettori aerei interessati. I vettori hanno fornito una buona panoramica dei loro sistemi di gestione della sicurezza e dell'applicazione da parte loro delle norme di sicurezza internazionali.
- (44) Con lettera del 31 marzo 2015, la DGCA ha fornito informazioni esaustive sulle azioni correttive in corso d'opera finalizzate a risolvere i problemi evidenziati dall'ICAO. La DGCA ha inoltre fornito informazioni relative alla sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei in questione. Dopo aver analizzato le informazioni ricevute, la Commissione ha richiesto ulteriori chiarimenti concernenti la sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati in Indonesia e l'attuale elenco di possessori di certificato di operatore aereo in Indonesia.
- (45) A questa richiesta di delucidazioni è stato risposto per lettera il 13 maggio 2015. Sono state fornite informazioni sul programma di sorveglianza e supervisione dei vettori aerei attualmente non soggetti a divieto operativo, vale a dire *PT. Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* e *Indonesia Air Asia*, in base alle quali si è concluso che la DGCA esercita una supervisione su questi vettori per quanto concerne gli aspetti legati alla sicurezza e che non si è in possesso di informazioni concernenti la sicurezza che giustifichino un'eventuale decisione di imporre un divieto operativo.

- (46) Nella medesima lettera la DGCA dell'Indonesia ha comunicato alla Commissione che ai vettori *Mandala Airlines* (n. AOC 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (n. AOC 121-002), *Sky Aviation* (n. AOC 121-028 e 135-044) e *Republik Express* (n. AOC 121-040) è stato revocato il certificato di operatore aereo. Il nominativo del vettore *Mandala Airlines* andrebbe pertanto espunto dall'elenco dei vettori indonesiani non soggetti a divieto, mentre *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* e *Republik Express* andrebbero cancellati dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (47) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 si ritiene pertanto che l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di cancellare il vettore *Mandala Airlines* dall'elenco dei vettori non soggetti a divieto e i vettori *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* e *Republik Express* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei dell'Iran

- (48) Il vettore *Iran Air*, certificato dall'organizzazione dell'aviazione civile della Repubblica islamica dell'Iran, è stato incluso nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 il 30 marzo 2010 ⁽¹⁾. Dopo una visita di valutazione in loco dell'Unione, le restrizioni operative per la flotta di *Iran Air* sono state ulteriormente specificate il 5 luglio 2010 ⁽²⁾.
- (49) *Iran Air* ha fornito alla Commissione informazioni, corredate di documentazione, sulla sua flotta attuale e ha chiesto di escludere gli aeromobili del tipo A320 dalle restrizioni operative, onde poter operare con tali aeromobili nell'Unione. Ad oggi non è stato tuttavia possibile verificare, nell'ambito di una riunione tecnica e/o di una visita di valutazione in loco da parte dell'Unione, le prove fornite. Non è quindi possibile al momento decidere di consentire alla *Iran Air* di svolgere attività con aeromobili del tipo A320.
- (50) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione relativamente ai vettori aerei certificati in Iran.

Vettori aerei del Kazakhstan

- (51) La Commissione continua a monitorare l'applicazione da parte del Kazakhstan del piano di azioni correttive facente seguito alla missione di convalida coordinata («ICVM») 2014 dell'ICAO nel paese. La ICVM ha confermato la risoluzione di una criticità significativa in materia di sicurezza afferente il settore dell'aeronavigabilità e i progressi generali compiuti nell'applicazione delle norme di sicurezza internazionali. L'ICAO ha tuttavia riscontrato gravi lacune riguardanti le operazioni di volo e ha addirittura ritenuto acuita la criticità significativa in materia di sicurezza relativa a questo settore.
- (52) Il 27 aprile 2015 si sono tenute consultazioni tecniche con il comitato per l'aviazione civile del Kazakhstan («CAC») per consentire a quest'ultimo di fornire alla Commissione informazioni aggiornate sulle sue attività di supervisione e sulle sue priorità a breve e a medio termine. Secondo le informazioni fornite dal CAC, sono state intraprese alcune azioni correttive. Altre azioni correttive si trovano in diversi stadi di realizzazione. Secondo quanto comunicato dal CAC, le priorità per il 2015 riguardano l'adozione di una procedura di certificazione degli operatori aerei in cinque fasi, la messa a punto di procedure di approvazione speciali, l'assunzione di ulteriore personale tecnico, la messa a punto e l'attuazione di un programma di sorveglianza della sicurezza e di un programma di ispezioni, l'adozione di nuove liste di controllo per le ispezioni e le verifiche, la formazione degli ispettori e il conferimento ad essi di poteri che consentano loro di svolgere le funzioni di sorveglianza e di controllo cui sono preposti.
- (53) Durante le consultazioni tecniche il vettore *Air Astana* ha comunicato di essere stato ricertificato dal CAC nell'aprile 2015. Tale vettore ha inoltre trasmesso aggiornamenti periodici relativi alle sue operazioni di volo e alle sue attività di formazione e di manutenzione.

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 273/2010 della Commissione, del 30 marzo 2010 (GU L 84 del 31.3.2010, pag. 25). Cfr. in particolare i punti da 41 a 49 del considerando del presente regolamento.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 590/2010 della Commissione, del 5 luglio 2010 (GU L 170 del 6.7.2010, pag. 9). Cfr. in particolare i punti da 60 a 71 del considerando del presente regolamento.

- (54) Nel corso delle consultazioni tecniche dell'aprile 2015, il vettore *SCAT Air Company* ha inoltre informato la Commissione di aver già superato un audit di sicurezza operativa dell'Associazione internazionale del trasporto aereo e di attendersi di ricevere da tale associazione un certificato di sicurezza operativa entro la fine del 2015, qualora sia posto correttamente rimedio alle inadempienze rilevate.
- (55) Alla luce delle informazioni a disposizione della Commissione e dei colloqui svoltisi durante le consultazioni tecniche si è concluso che il Kazakhstan continua ad incontrare difficoltà nell'applicare le norme di sicurezza internazionali. La Commissione invita caldamente il CAC a intensificare i propri sforzi per applicare le norme di sicurezza internazionali e considera l'applicazione di tali norme un requisito indispensabile per poter valutare favorevolmente un ulteriore allentamento delle restrizioni attualmente applicate ai vettori aerei soggetti alla sorveglianza del CAC.
- (56) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione relativamente ai vettori del Kazakhstan.
- (57) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da effettuarsi sugli aeromobili di *Air Astana* ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei del Libano

- (58) Si stanno svolgendo consultazioni con la direzione generale dell'aviazione civile («DGCA») del Libano al fine di poter confermare che il Libano sta attuando il piano di azioni correttive messo a punto in risposta alle risultanze e alla criticità significativa in materia di sicurezza rilevate nell'ambito della missione di convalida coordinata dell'ICAO del dicembre 2012.
- (59) Il 9 aprile 2015 il consulente del ministro dei Trasporti del Libano, nel corso di una riunione a Bruxelles, ha informato la Commissione e l'AESA in merito all'istituzione di un comitato di autorità dell'aviazione civile. Egli ha inoltre fatto riferimento alle proposte di separazione delle funzioni di sorveglianza della sicurezza da quelle di fornitura di servizi, che attualmente sono entrambe organizzate in seno alla DGCA del Libano. Ulteriori informazioni sono state fornite sui provvedimenti presi dalla DGCA unitamente all'ICAO. Nel marzo 2015 si è svolta una missione del «Regional Office Safety Team» dell'ICAO finalizzata alla verifica dello stato di avanzamento dei provvedimenti presi per correggere la criticità significativa in materia di sicurezza.
- (60) Dando seguito al progetto «Mediterranean Aviation Safety Cell», la Commissione ha fornito dal settembre 2014 al marzo 2015 alla DGCA del Libano, attraverso l'AESA, assistenza tecnica per l'applicazione delle norme di sicurezza internazionali. Queste attività hanno aiutato la DGCA del Libano a porre in essere azioni correttive e a migliorare le procedure interne, i manuali e i libretti di istruzioni in preparazione di un miglioramento della struttura organizzativa.
- (61) Le informazioni disponibili relative alla sicurezza non fanno propendere per un divieto o per restrizioni delle attività dei vettori aerei certificati in Libano. La Commissione ritiene tuttavia che la situazione debba continuare ad essere monitorata con attenzione. Occorre che proseguano le consultazioni con le autorità libanesi a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (62) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi vettori del Libano.
- (63) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti causati dalla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad intervenire ulteriormente a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Libia

- (64) La Commissione continua ad essere preoccupata per la situazione della sicurezza aerea in Libia. Il governo riconosciuto dall'Unione ha designato una nuova autorità competente, la «LCAA» (autorità libica per l'aviazione civile). Alcune funzioni connesse alla sicurezza dell'aviazione, come l'emissione di avvisi agli aeronaviganti («NOTAM»), sono state assegnate dalla LCAA alle autorità competenti di altri Stati. La precedente autorità libica competente per l'aviazione civile, la «LYCAA», continua tuttavia ad operare e ad emettere NOTAM in aggiunta a quelli emessi a nome della LCAA. Ciò potrebbe avere ripercussioni negative sulla sicurezza aerea, in quanto i NOTAM emessi da tali organismi potrebbero contenere informazioni contrastanti relative al medesimo spazio aereo o ai medesimi aeroporti.
- (65) La Commissione ha preso contatto con la LCAA ma non ha ricevuto informazioni utili e verificabili sulla situazione in atto per quanto concerne la supervisione dell'aviazione civile o la situazione della sicurezza aerea in Libia.
- (66) A causa dell'attuale situazione di incertezza e instabilità della Libia e delle capacità limitate della LCAA di esercitare una sorveglianza adeguata sui vettori aerei libici e di controllare i rischi imminenti per la sicurezza, si valuta che la Libia non sia in grado di adempiere ai propri obblighi internazionali in materia di sicurezza aerea.
- (67) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione relativamente ai vettori della Libia.

Vettori aerei del Madagascar

- (68) Le consultazioni con l'autorità competente del Madagascar (la «Aviation Civile de Madagascar», ACM) sono proseguite attivamente al fine di monitorare i progressi compiuti da tale autorità nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Madagascar nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza.
- (69) La Commissione, assistita dall'AESA, ha tenuto il 28 aprile 2015 una riunione di consultazione con l'ACM e i rappresentanti del vettore *Air Madagascar*. In tale occasione, l'ACM e il vettore hanno fornito informazioni sui progressi compiuti nell'attuazione del pertinente piano di azioni correttive e preventive adottate per affrontare le criticità in materia di sicurezza emerse nel febbraio 2014 in occasione della visita di valutazione dell'UE in Madagascar.
- (70) In particolare, l'ACM ha riferito dei progressi compiuti nel campo della formazione degli ispettori, svolta nel quadro del programma di assistenza tecnica dell'ICAO (SAFE), e ha dichiarato di ritenere che all'epoca della riunione in questione lo stadio di avanzamento della formazione necessaria agli attuali ispettori qualificati per consentire all'ACM di raggiungere un livello accettabile di adempimento dei suoi obblighi di sorveglianza fosse pari al 65 %. Se il programma di sorveglianza del 2014 era stato realizzato con l'aiuto di terzi, l'ACM ritiene di poter dimostrare la propria capacità di adempiere agli obblighi di supervisione con il programma di sorveglianza del 2015. L'ACM ha inoltre comunicato di aver recentemente deciso di sospendere il certificato di operatore aereo dei vettori *Aeromarine*, *Henri Fraïse Fils Transport Aérien* e *Insolite Travel Fl* e l'approvazione dell'organizzazione di addestramento *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie*. L'ACM ha infine sottolineato che era in corso il controllo a distanza dell'ICAO degli elementi critici da 1 a 5 di un sistema di sorveglianza della sicurezza, il cui completamento è previsto entro il luglio 2015.
- (71) Oltre alle informazioni sul suo piano di azioni preventive e correttive, il vettore aereo *Air Madagascar* ha fornito i dati più recenti relativi alla sua flotta e in particolare ha comunicato che stava valutando l'acquisto di un terzo aeromobile del tipo ATR 72-600 e che prevedeva di sostituire i due aeromobili del tipo Boeing 737-300 con aeromobili del tipo Boeing 737-700 nel quarto trimestre del 2015.
- (72) La Commissione ha preso atto delle informazioni fornite dall'ACM e dal vettore *Air Madagascar* e ha accolto con favore i progressi compiuti dall'ACM e dal vettore *Air Madagascar* nell'istituzione di nuovi processi o nel miglioramento di quelli esistenti. La Commissione sottolinea tuttavia con forza la necessità che le due organizzazioni

abbiano la capacità di dare effettiva attuazione a tali processi e raccomanda di procedere un passo alla volta e di evitare i processi attuati solo in parte, come rilevato nel corso della visita di valutazione dell'Unione effettuata in Madagascar nel febbraio 2014.

- (73) L'ACM aveva informato la Commissione l'8 maggio 2015 che il vettore aereo *Air Madagascar* aveva presentato richiesta di aggiungere l'aeromobile del tipo Airbus A340-300 con marca di immatricolazione 5R-EAA all'elenco degli aeromobili della società che già figurano nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (74) Il 29 maggio 2015 il ministro del Turismo, dei trasporti e della meteorologia del Madagascar ha espresso il desiderio che nel corso della riunione del giugno 2015 del comitato per la sicurezza aerea fosse riesaminata la situazione dei due aeromobili del tipo Airbus A340-300. Se tuttavia non fosse possibile completare la procedura di riesame dell'eventuale cancellazione del vettore aereo *Air Madagascar* dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 prima della riunione del giugno 2015, egli sosterebbe la richiesta presentata da *Air Madagascar* di includere gli aeromobili del tipo Airbus A340-300 con marca di immatricolazione 5R-EAA nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (75) In considerazione della gravità delle risultanze della visita di valutazione dell'UE in Madagascar del febbraio 2014, la Commissione ritiene che nella sostanza le condizioni che consentirebbero tale inclusione non differiscano dalle condizioni che devono essere soddisfatte affinché sia possibile eliminare il vettore aereo *Air Madagascar* dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006. Alla luce del riesame delle informazioni fornite dall'ACM e da *Air Madagascar* dopo la riunione del 28 aprile 2014, volte a sostenere l'inclusione degli aeromobili del tipo Airbus A340-300 con marca di immatricolazione 5R-EAA nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006, non si ritiene che tali condizioni siano soddisfatte.
- (76) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione relativamente ai vettori del Madagascar.

Vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania

- (77) Il 24 febbraio 2015 si è tenuta a Bruxelles una riunione tecnica cui hanno partecipato rappresentanti di Commissione, AESA e vari Stati membri, nonché dell'autorità responsabile dell'aviazione civile della Mauritania, la «Agence nationale de l'aviation civile», e del vettore aereo *Mauritania Airlines International* («MAI»). La Agence nationale de l'aviation civile ha illustrato la situazione della sicurezza in Mauritania e il suo piano nazionale per la sicurezza, sottolineando i buoni risultati ottenuti nell'audit dell'ICAO e in particolare l'alto livello riscontrato di applicazione effettiva delle norme di sicurezza internazionali. La MAI ha invece spiegato come ha risposto ai risultati del recente SAFA e ha annunciato di essere intenzionata a sottoporsi alla procedura di registrazione per l'audit di sicurezza operativa dell'Associazione internazionale del trasporto aereo. Ha altresì confermato di aver interrotto, per motivi economici, i voli verso alcune destinazioni dell'Unione e di essere intenzionata a sviluppare un network regionale in collaborazione con un vettore aereo dell'Unione. Conseguentemente la MAI ha anche deciso di modificare la composizione della sua flotta per operare con aeromobili di dimensioni minori aumentando la frequenza dei voli.
- (78) L'analisi dell'AESA dell'ultimo SAFA ha evidenziato un miglioramento della situazione, nel senso che si è riscontrato un minor numero di carenze nell'ambito dei controlli SAFA nell'Unione, anche se alcuni Stati membri hanno sottolineato che l'inserimento nella flotta della MAI di un nuovo tipo di aeromobile, lo Embraer ERJ145, non è avvenuto secondo modalità soddisfacenti. Dal 10 al 14 marzo 2015 si è tenuto a Nouakchott l'audit preliminare di sicurezza operativa dell'Associazione internazionale del trasporto aereo, del quale l'Agence nationale de l'aviation civile e la MAI hanno fornito alla Commissione i risultati. Alla luce di tali risultati si può concludere che le norme di sicurezza internazionali sono state applicate in misura accettabile e che non vi sono elementi che lascino supporre la presenza di carenze particolarmente allarmanti in tema di sicurezza.
- (79) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi vettori della Repubblica islamica di Mauritania.

- (80) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti causati dalla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad intervenire ulteriormente a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Mozambico

- (81) Durante i mesi di novembre e dicembre 2014 si è svolta una missione di convalida coordinata dell'ICAO finalizzata a convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del piano di azioni correttive dell'autorità competente per l'aviazione civile del Mozambico, lo «Instituto de Aviação Civil de Moçambique» («IACM»). La missione di convalida coordinata dell'ICAO ha avuto per oggetto la legislazione sull'aviazione civile in Mozambico, l'organizzazione interna dell'IACM, gli aeroporti e gli aiuti a terra e i servizi di navigazione aerea del Mozambico. La relazione sulla missione di convalida coordinata dell'ICAO è stata pubblicata sul sito Internet dell'ICAO il 5 maggio 2015.
- (82) Riconoscendo i progressi compiuti dalla IACM nella correzione delle carenze individuate dall'ICAO, nonché lo sforzo della stessa IACM per completare la realizzazione di un sistema di trasporto aereo conforme alle norme di sicurezza internazionali, si era previsto di effettuare una missione UE di valutazione della sicurezza nel 2015.
- (83) La missione di valutazione dell'Unione riguardante il Mozambico si è svolta nell'aprile 2015, con la partecipazione di esperti della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri. Hanno costituito oggetto di valutazione la legislazione primaria in materia di trasporto aereo e i regolamenti dell'aviazione civile, l'organizzazione interna della IACM, la formazione e la certificazione del personale, la supervisione dell'aeronavigabilità e quella delle attività degli aeromobili.
- (84) La missione di valutazione dell'Unione ha chiarito che il quadro giuridico vigente si discosta in vari punti dalle norme di sicurezza internazionali. La legge di base riveduta sull'aviazione, che contiene le modifiche che correggeranno gli scostamenti rilevati, è in attesa di approvazione da parte dei poteri pubblici. Sono in vigore regolamenti specifici legali e tecnici, che però mancano di completezza e di coerenza. Anche la revisione degli statuti della IACM, che conferisce a quest'ultima la necessaria autonomia finanziaria e operativa e pone rimedio alle carenze riscontrate in questo ambito, è in attesa di approvazione da parte dei poteri pubblici. Se è stata ormai effettuata la maggior parte delle assunzioni di personale e sono state attuate alcune delle modifiche organizzative previste, resta ancora da completare una parte significativa degli interventi cui è necessario dare attuazione.
- (85) Nell'ambito della missione di valutazione dell'Unione sono state inoltre riscontrate debolezze e carenze in vari settori operativi della IACM, fra cui la formazione e la certificazione del personale, la supervisione dell'aeronavigabilità e la supervisione delle attività degli aeromobili. Per quanto concerne i tre operatori che, a titolo di campione pertinente dell'Unione, hanno ricevuto la visita della squadra di ispettori dell'Unione, sono state rilevate gravi lacune nella tenuta dei registri, inadeguatezza dei manuali, meccanismi organizzativi carenti e cattive pratiche di manutenzione. Mentre alcune di queste lacune sono interamente imputabili agli operatori, molte di esse sembrano poter essere ricondotte alla mancanza di un'adeguata sorveglianza da parte delle autorità.
- (86) D'altro canto, la IACM ha dimostrato un fermo impegno a proseguire il lavoro finalizzato a conseguire il suo obiettivo ultimo di disporre di un sistema di trasporto aereo conforme alle norme di sicurezza internazionali e continua a beneficiare a livello governativo di pieno sostegno e piena approvazione. La IACM avrà però anche bisogno, per il periodo a venire, di un orientamento professionale, competente e imparziale. A tale proposito la Commissione si sta preparando, d'intesa con la IACM e l'AESA, a fornire assistenza tecnica per contribuire a correggere le carenze che ancora sussistono e a concludere il processo di rafforzamento delle capacità interne indispensabili per raggiungere la necessaria sostenibilità.
- (87) La missione di valutazione dell'UE ha permesso alla Commissione di concludere che, sebbene la IACM abbia compiuto importanti passi avanti nell'applicazione delle norme di sicurezza internazionali, il sistema di sorveglianza della sicurezza in Mozambico presenta ancora gravi carenze. Alla luce delle norme di sicurezza internazionali, la capacità della IACM di controllare le attività dell'aviazione civile in Mozambico non è ancora, in questa fase, a un livello adeguato. Non sussistono quindi prove sufficienti a far propendere per una decisione di allentamento del divieto operativo riguardante tutti i vettori aerei certificati in Mozambico.
- (88) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione relativamente ai vettori del Mozambico.

Vettori aerei delle Filippine

- (89) Tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica delle Filippine sono stati iscritti nel marzo 2010 nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽¹⁾ sulla base di prove verificate attestanti una capacità insufficiente delle autorità responsabili della supervisione di tali vettori di rimediare alle carenze in materia di sicurezza. Non sono state inoltre fornite prove sufficienti a dimostrare il rispetto delle norme di sicurezza internazionali vigenti e delle pratiche raccomandate da parte dei vettori aerei certificati nella Repubblica delle Filippine.
- (90) Nel luglio 2013, il nominativo del vettore aereo *Philippine Airlines* è stato cancellato dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽²⁾. Nell'aprile 2014, dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽³⁾ è stato espunto anche il nominativo del vettore aereo *Cebu Pacific Air*. Queste due decisioni sono state prese in seguito a una visita di valutazione in loco da parte dell'Unione avvenuta nel giugno 2013, al miglioramento della sorveglianza in materia di sicurezza dei suddetti vettori svolta dall'autorità per l'aviazione civile delle Filippine («CAAP») e alla capacità di tali vettori di rispettare effettivamente le norme di sicurezza internazionali. Nell'aprile 2014, inoltre, l'amministrazione federale dell'aviazione degli Stati Uniti ha annunciato la propria decisione di migliorare lo status di conformità delle Filippine portandolo dalla categoria 2 alla categoria 1, nell'ambito del suo programma di valutazione della sicurezza aerea internazionale.
- (91) Il 10 marzo 2015 si sono tenute consultazioni tecniche tra esperti della Commissione, dell'AESA, di uno Stato membro e alti rappresentanti della CAAP, nonché i rappresentanti di tre vettori aerei certificati nelle Filippine: *Zest Airways Inc. (DbA «Air Asia Zest»)*, *Air Philippines Corporation* e *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* La CAAP ha fatto il punto sui miglioramenti in atto in ambito organizzativo, fra cui la riorganizzazione del proprio servizio ispezioni dei parametri di volo e alcuni aspetti della formazione destinata agli ispettori. Ha inoltre fornito informazioni sull'attività di sorveglianza in materia di sicurezza da essa svolta nei confronti dei seguenti vettori aerei: *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* e *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* Per quanto concerne appunto l'attività di sorveglianza in materia di sicurezza svolta dalla CAAP, le informazioni rese note alla riunione riguardavano anche il programma annuale minimo di ispezioni richiesto per ciascun vettore e dettagli specifici concernenti le attività di sorveglianza relative a ciascuno di essi. Alla riunione la CAAP ha anche aggiornato gli altri partecipanti in merito all'attuazione del programma statale di sicurezza delle Filippine, fornendo informazioni specifiche sul programma statale di sicurezza delle piste delle Filippine e sul relativo programma di formazione e preparazione. La CAAP ha anche aggiornato i partecipanti relativamente all'uscita di pista di un aeromobile di *Air Asia Zest*, avvenuta il 30 dicembre 2014.
- (92) In occasione delle consultazioni tecniche del 10 marzo 2015, ciascuno dei vettori *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* e *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* ha illustrato le modalità di svolgimento delle proprie attività. Le informazioni fornite dai vettori hanno riguardato anche dettagli della struttura organizzativa e il funzionamento dei rispettivi servizi deputati alla sicurezza e alla qualità, nonché la flotta, la mitigazione delle criticità in materia di sicurezza e aspetti della garanzia di qualità interna. Ciascun vettore ha inoltre illustrato i propri programmi di monitoraggio dei dati di volo.
- (93) Sulla base delle prove presentate in occasione delle consultazioni tecniche è stata organizzata per l'aprile 2015 una visita di valutazione dell'Unione nelle Filippine. Alla visita di valutazione hanno partecipato esperti della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri. La visita si è svolta presso gli uffici della CAAP nonché, a titolo di campione, presso i seguenti vettori certificati nelle Filippine: *Air Asia Inc.*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc.*, *Magnum Air (Skyjet) Inc.*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* e *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.
- (94) Dalle prove presentate durante la visita di valutazione in loco da parte dell'Unione è risultato fra l'altro che il servizio ispezioni dei parametri di volo dispone di un organico di 173 persone direttamente impiegate in compiti di certificazione e di sorveglianza. Le prove raccolte hanno confermato che gli ispettori della manutenzione e delle operazioni principali sono sufficientemente esperti da essere in grado di svolgere una sorveglianza efficace e che hanno seguito un percorso di formazione ufficiale sulle loro responsabilità di sorveglianza. Per assistere i propri ispettori nell'espletamento delle funzioni di sorveglianza, la CAAP ha realizzato una serie di ausili al lavoro degli ispettori comprendenti liste di controllo strutturate, documentazione tecnica orientativa della CAAP, moduli di ispezione e documentazione di riferimento per la sorveglianza.

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 273/2010 della Commissione, del 30 marzo 2010 (GU L 84 del 31.3.2010, pag. 25). Cfr. in particolare i punti da 74 a 87 del considerando del presente regolamento.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 659/2013 della Commissione, del 10 luglio 2013 (GU L 190 dell'11.7.2013, pag. 54). Cfr. in particolare i punti da 80 a 94 del considerando del presente regolamento.

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 368/2014 della Commissione, del 10 aprile 2014 (GU L 108 dell'11.4.2014, pag. 16). Cfr. in particolare i punti da 102 a 119 del considerando del presente regolamento.

- (95) Nel corso della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione, la CAAP ha anche dimostrato di servirsi di una banca dati sulla sorveglianza della sicurezza dell'aviazione civile (CASORT) per facilitare la pianificazione del programma annuale minimo di ispezioni richiesto. Per permettere ai singoli ispettori di stilare un piano di sorveglianza strutturato, la CAAP pubblica linee guida apposite per i programmi di ispezione e sorveglianza a livello nazionale contenenti opzioni per ispezioni mirate ai titolari di certificato di operatore aereo («COA») inadempienti. Per quanto riguarda la certificazione COA e il suo rinnovo, la CAAP ha pubblicato un apposito manuale di amministrazione e certificazione degli operatori aerei. Nel corso della visita di valutazione da parte dell'Unione sono stati effettuati controlli a campione dei fascicoli relativi alla certificazione e al rinnovo di 9 vettori aerei certificati dalla CAAP, fra cui tutti i vettori che avevano ricevuto la visita della squadra di ispettori dell'UE. È stato inoltre osservato che ispettori della CAAP avevano svolto specifiche attività di sorveglianza secondo modalità di programmazione e operative soddisfacenti.
- (96) A titolo di campione pertinente di vettori aerei certificati nelle Filippine, nell'ambito della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione sono stati visitati sette vettori. In questo campione rientravano i quattro principali vettori aerei certificati nelle Filippine, che tuttora figurano nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006. Scopo della visita era verificare il loro grado di conformità alle norme di sicurezza internazionali. In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, inoltre, con la visita si mirava a valutare la volontà e la capacità di ciascuno di questi vettori di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza. Attraverso le visite ai vettori si è giunti principalmente alla conclusione che non vi è stata mancanza di volontà né in generale incapacità di rimediare alle carenze in materia di sicurezza.
- (97) Per quanto concerne la visita di valutazione in loco da parte dell'Unione, in riferimento ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005 si è concluso che l'autorità per l'aviazione civile delle Filippine è disposta a correggere, ed è in grado di farlo, le carenze in materia di sicurezza ed è dotata di sufficiente capacità per applicare e, se necessario, far osservare le pertinenti norme internazionali in materia di sicurezza, compresi i regolamenti dell'aviazione civile delle Filippine.
- (98) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito la CAAP il 10 giugno 2015. In tale occasione, a titolo di campione pertinente sono stati sentiti anche tre vettori aerei certificati nelle Filippine [*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* e *Cebgo Inc.*, ex *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.*].
- (99) La CAAP ha illustrato al comitato l'attuale struttura organizzativa del suo servizio ispezioni dei parametri di volo, ha fornito dati relativi al personale adibito a mansioni di sorveglianza della sicurezza e ha tracciato una panoramica dell'attività di volo nelle Filippine. Ha altresì riferito di essere responsabile della sorveglianza di 36 titolari di COA, nove dei quali classificati come operatori di aeromobili di grandi dimensioni. La CAAP ha anche fornito una sintesi delle attività di sorveglianza previste per il 2015 relativamente ai tre vettori che hanno partecipato all'audizione e ha sottolineato il suo impegno quale autorità competente delle Filippine a proseguire sulla strada del miglioramento continuo.
- (100) Nella sua presentazione, la CAAP ha tracciato una sintesi del suo piano di azioni correttive con riguardo alle osservazioni formulate dalla squadra di ispettori dell'UE in occasione della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione. Fra le azioni correttive illustrate rientravano quelle incentrate su alcune questioni prioritarie quali il rafforzamento del programma di formazione degli ispettori della CAAP, il miglioramento dell'infrastruttura per le tecnologie dell'informazione, l'adozione di ulteriori misure per migliorare la competenza degli ispettori e l'impegno a proseguire l'opera di normazione della sorveglianza della sicurezza. La CAAP ha inoltre illustrato aspetti specifici relativi al miglioramento dell'infrastruttura, fra cui misure connesse al suo programma statale di sicurezza delle piste.
- (101) *Air Philippines Corporation* ha informato i presenti sulla sua struttura organizzativa, sui programmi per la sua flotta aerea e su questioni relative al suo sistema di gestione della sicurezza. Ha inoltre riferito in merito alla struttura delle sue riunioni sulla sicurezza, alla gestione e alle comunicazioni in materia di sicurezza e al suo programma di monitoraggio dei dati di volo, illustrando fra l'altro le modalità di esecuzione del monitoraggio continuo delle azioni di mitigazione. *Air Philippines Corporation* ha anche reso noti particolari di come garantisce la sicurezza e di come applica le procedure di gestione delle modifiche, riferendo altresì in merito ai provvedimenti presi a seguito delle osservazioni di cui è stata fatta oggetto in occasione della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione.
- (102) *Cebgo Inc.* ha illustrato aspetti della sua struttura di gestione, del sistema di gestione della sicurezza, del programma di prevenzione degli incidenti e di sicurezza dei voli, del programma di gestione dei dati di volo, del sistema di gestione della qualità e del controllo dell'aeronavigabilità e della manutenzione. Ha inoltre reso noti i suoi obiettivi per il 2015 in tema di sicurezza e ha presentato elementi probatori concernenti il suo processo di comunicazione in materia di sicurezza. *Cebgo Inc.* ha illustrato le sue cinque priorità in tema di sicurezza e le azioni intraprese in relazione ad esse. Il vettore ha inoltre riassunto i provvedimenti presi a seguito delle osservazioni di cui è stato fatto oggetto in occasione della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione.

- (103) *Air Asia Zest* ha fornito informazioni sulla sua flotta, sulla sua struttura organizzativa e sul suo servizio per la gestione della sicurezza e della qualità, illustrando i suoi obiettivi ambiziosi, il processo di comunicazione in materia di sicurezza, il programma di analisi dei dati di volo e le cinque priorità in tema di sicurezza. Il vettore ha inoltre riassunto i provvedimenti presi a seguito delle osservazioni di cui è stato fatto oggetto in occasione della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione.
- (104) In base all'insieme delle informazioni disponibili, compresi i risultati della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione e le informazioni raccolte nell'ambito dell'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, la Commissione ritiene che la CAAP abbia ottenuto miglioramenti duraturi nell'arco di un certo periodo di tempo. Ha inoltre riconosciuto che alla CAAP non manca la volontà di collaborare in modo continuativo con la Commissione e che questa è trasparente nel riconoscere la necessità di continuare a migliorare anche in futuro la supervisione della sicurezza e le procedure di sorveglianza. Si ritiene che la CAAP abbia la capacità di adempiere alle proprie responsabilità per quanto riguarda la sorveglianza dei vettori aerei certificati nelle Filippine. In occasione dell'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, la CAAP si è impegnata a mantenere un dialogo continuo con la Commissione sul tema della sicurezza, anche attraverso ulteriori riunioni se e quando ritenuto necessario dalla Commissione.
- (105) La Commissione ha osservato che tutti e tre i vettori aerei certificati nelle Filippine che, a titolo di campione, erano stati invitati a comparire di fronte al comitato per la sicurezza aerea hanno dimostrato di possedere requisiti soddisfacenti e di essere in grado di fornire informazioni specifiche sulla sicurezza delle operazioni che svolgono. La Commissione reputa che le prove ad essa sottoposte siano sufficienti a dimostrare il rispetto delle norme di sicurezza internazionali vigenti e delle pratiche raccomandate da parte dei vettori aerei certificati nella Repubblica delle Filippine.
- (106) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di cancellare tutti i vettori certificati nella Repubblica delle Filippine dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (107) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità di tutti i vettori aerei delle Filippine alle norme di sicurezza pertinenti, attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. Qualora dai risultati di tali ispezioni, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse emergere che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta a intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Federazione russa

- (108) 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 operanti nell'Unione, anche mediante l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da effettuarsi sui vettori aerei russi, in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (109) Il 23 marzo 2015 la Commissione, assistita dall'AESA, ha incontrato i rappresentanti dell'agenzia federale russa del trasporto aereo («FATA»). Lo scopo della riunione era quello di rivedere le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei russi durante le ispezioni di rampa SAFA per il periodo compreso tra il 10 marzo 2014 e il 9 marzo 2015 e di individuare i casi che richiedono un'attenzione specifica. Nel corso della riunione, la FATA si è impegnata a seguire certi casi di inadempienza che non erano stati ancora adeguatamente corretti e di aggiornare la Commissione sulla situazione prima della fine di maggio.
- (110) La FATA ha comunicato alla Commissione di monitorare, a causa dell'espansione del sistema SAFA, anche le prestazioni SAFA di vettori aerei russi in alcuni paesi terzi. La FATA ha inoltre reso noto di aver dato mandato a nuovi ispettori per la sicurezza di occuparsi dei vettori che non hanno ancora posto rimedio alle lacune rilevate in occasione delle ispezioni svoltesi nell'ambito del programma SAFA. La FATA si attende che tale vigilanza possa migliorare ulteriormente la velocità di risposta e la qualità delle azioni correttive degli operatori. La FATA ha inoltre informato la Commissione in merito alle più recenti sospensioni e revocche di certificati di operatore aereo di propria competenza.
- (111) Sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione è giunta alla 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.

- (112) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi vettori della Federazione russa.
- (113) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei della Federazione russa alle norme di sicurezza internazionali, attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (114) Qualora tali ispezioni dovessero evidenziare un rischio imminente per la sicurezza derivante dall'inosservanza delle pertinenti norme di sicurezza, la Commissione potrebbe vedersi costretta a prendere misure nei confronti di vettori aerei della Federazione russa a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Sudan

- (115) In base ai contatti periodici tra l'autorità per l'aviazione civile sudanese («SCAA») e la Commissione, risulta che la SCAA abbia compiuto buoni progressi per quanto riguarda le sue attività di sorveglianza dei vettori aerei certificati in Sudan. La SCAA ha inoltre informato la Commissione del fatto che alcuni vettori aerei hanno compiuto notevoli progressi per quanto riguarda l'applicazione delle norme di sicurezza internazionali.
- (116) La SCAA ha accettato di ricevere una visita di valutazione in loco da parte dell'Unione nell'ottobre 2015. Tale visita è stata programmata al fine di verificare le informazioni fornite dalla SCAA e di raccogliere ulteriori informazioni a sostegno di un'eventuale decisione riguardante i vettori aerei certificati in Sudan. Per il momento le informazioni disponibili non sono sufficienti a motivare una decisione concernente i vettori aerei certificati in Sudan.
- (117) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione relativamente ai vettori del Sudan.

Vettori aerei della Thailandia

- (118) L'ICAO ha effettuato nel gennaio 2015 nel Regno di Thailandia un audit completo di Continuous Monitoring Approach (CMA) nell'ambito dello Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). Nel complesso è risultato che in Thailandia il livello di applicazione effettiva delle norme di sicurezza internazionali si colloca nettamente al di sotto della media mondiale. Stanti i risultati dell'audit, l'ICAO ha emanato una criticità significativa in materia di sicurezza relativa alla certificazione degli operatori aerei, in particolare all'autorizzazione di procedure operative specifiche. Il dipartimento dell'aviazione civile («DCA») della Thailandia ha presentato all'ICAO un piano di azioni correttive mirato a risolvere le carenze riscontrate.
- (119) Il DCA ha contattato l'Unione europea e l'AESA per chiedere assistenza tecnica al fine di poter porre rimedio alle lacune evidenziate dall'ICAO. Una missione di assistenza tecnica alla Thailandia è stata effettuata dall'AESA nell'aprile 2015, mentre ulteriore assistenza tecnica e cooperazione saranno fornite nei prossimi mesi.
- (120) Alla luce dei risultati dell'audit dell'ICAO e delle raccomandazioni della missione di assistenza tecnica, il DCA della Thailandia e il vettore aereo *Thai Airways International* sono stati invitati a partecipare a consultazioni tecniche a Bruxelles per raccogliere ulteriori informazioni sulle azioni correttive di breve, medio e lungo periodo del DCA. Il DCA della Thailandia e *Thai Airways International* hanno accettato l'invito e hanno trasmesso in modo trasparente tutte le informazioni richieste prima della riunione.
- (121) In occasione delle consultazioni tecniche, che si sono svolte il 3 giugno 2015, il DCA e *Thai Airways International* hanno dimostrato impegno e volontà di fornire la maggior quantità possibile di informazioni. Il DCA ha sottolineato che il governo della Thailandia è ben consapevole dell'importanza della sicurezza dell'aviazione civile e si è impegnato a fornire i mezzi necessari per migliorare il sistema di sorveglianza in materia di sicurezza del DCA della Thailandia, che sarà presto riorganizzato e diventerà l'autorità per l'aviazione civile della Thailandia, venendo a disporre di risorse finanziarie considerevolmente maggiori.

- (122) *Thai Airways International* ha illustrato in modo chiaro il suo sistema di gestione della sicurezza e della qualità. Il vettore ha inoltre dimostrato di essere in grado di garantire adeguata conformità alle norme di sicurezza internazionali.
- (123) La Commissione è del parere che le informazioni disponibili relative alla sicurezza non facciano propendere per un divieto o per restrizioni delle attività dei vettori aerei certificati in Thailandia. La Commissione ritiene tuttavia che la situazione debba continuare ad essere monitorata con attenzione.
- (124) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione relativamente ai vettori della Thailandia.
- (125) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti, attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa dei vettori certificati in Thailandia, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (126) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti causati dalla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad intervenire ulteriormente a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dello Yemen

- (127) Con lettera del 10 aprile 2015 la Commissione ha chiesto all'autorità meteorologica e dell'aviazione civile («CAMA») yemenita se il deterioramento della situazione della sicurezza nello Yemen pregiudica la capacità della CAMA di sorvegliare la sicurezza dei vettori aerei certificati nello Yemen.
- (128) Il 18 maggio 2015 il vettore *Yemen Airways* («*Yemenia*») ha comunicato alla Commissione di aver sospeso le sue operazioni alla fine di marzo del 2015 a causa del deterioramento della situazione nello Yemen. Nell'occasione *Yemenia* riferiva che i suoi aeromobili sono custoditi in vari luoghi al di fuori dello Yemen. Con lettera del 1° giugno 2015 la CAMA ha comunicato alla Commissione che gli aeromobili di *Yemenia* non si trovavano più nello Yemen e che intendeva coordinarsi con le autorità dell'aviazione degli Stati in cui erano situati gli aeromobili per chiarire le proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza. Nella medesima lettera la CAMA ha anche reso noto che, a causa del deterioramento della situazione della sicurezza, nello Yemen si stavano svolgendo poche attività di volo.
- (129) In base alle informazioni della CAMA e di *Yemenia* si è concluso che, benché si dovesse continuare a monitorare attentamente la situazione, non vi fossero allo stato sufficienti elementi di prova per decidere di sottoporre a divieto i vettori aerei certificati nello Yemen.
- (130) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione relativamente ai vettori dello Yemen.
- (131) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti, attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa dei vettori certificati nello Yemen, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dello Zambia

- (132) Il 25 febbraio 2015 si è tenuta una riunione tecnica che ha visto la partecipazione di alti rappresentanti dell'autorità per l'aviazione civile dello Zambia («ZCAA»), della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri. La ZCAA ha riassunto in modo esaustivo e chiaro i passi compiuti nell'ultimo anno per quanto riguarda il proprio sviluppo e l'assunzione di personale, nonché l'elaborazione di regolamenti sull'aviazione civile nello Zambia e il miglioramento della sorveglianza dei vettori aerei.

- (133) La ZCAA sembra aver compiuto progressi rilevanti nella risoluzione di varie lacune evidenziate dall'ICAO e pare aver gettato solide basi per un'ulteriore messa a punto del sistema di controllo della sicurezza dell'aviazione civile dello Zambia. Secondo l'ICAO, tuttavia, resta ancora da intervenire su molti degli otto elementi critici che compongono un sistema di sorveglianza della sicurezza dell'aviazione civile.
- (134) La ZCAA ha dichiarato che continuerà ad operare per dare attuazione alle norme di sicurezza internazionali. La Commissione intende svolgere ulteriori valutazioni al fine di determinare se sia possibile organizzare entro la fine di ottobre 2015 una visita di valutazione in loco da parte dell'Unione tesa a verificare l'applicazione nello Zambia delle norme di sicurezza internazionali.
- (135) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione relativamente ai vettori dello Zambia.

Considerazioni finali

- (136) Per quanto riguarda gli altri vettori aerei che figurano attualmente nell'elenco dell'Unione, la Commissione ha considerato l'opportunità di aggiornare l'elenco, concludendo tuttavia che ciò non fosse necessario. Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione relativamente a tali vettori.
- (137) 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 dalla Commissione nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni all'interno dell'Unione siano pubblicate sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entrino in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione.
- (138) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (139) 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 25 giugno 2015

*Per la Commissione,
a nome del presidente
Violeta BULC
Membro della Commissione*

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NELL'UNIONE, CON ECCEZIONI ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
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

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo 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
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA N. 014/MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA N. 014/ANAC/ MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA N. 012/MDCTTP-PR/ANAC/ DEA/SCS	BGL	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N. 013/MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA N. 015/MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	COB	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA N. 11/ANAC/MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA N. 016/MDCTTATP-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

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
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Sconosciuto	Repubblica del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (DRC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	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)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	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
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)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza delle norme, compresi i seguenti:			Gibuti
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC N. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC N. 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica gabonese responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Afrijet e SN2AG, ripresi nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica gabonese
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Repubblica gabonese
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N. R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Repubblica gabonese
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	Repubblica gabonese
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, 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

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	121-043	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
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
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica di Indonesia
HEAVY LIFT	135-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica di Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Repubblica di Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Repubblica di Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica di Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	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
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
MARTABUANA ABADION	135-049	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MY INDO AIRLINES	121-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NAM AIR	121-058	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Repubblica di Indonesia
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
SMAC	135-015	SMC	Repubblica di Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica di Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	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
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Repubblica di Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Repubblica di Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica di Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Repubblica di Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica di Indonesia
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 Kazakhstan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, ripreso nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Repubblica del Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Repubblica del Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Repubblica del Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Repubblica del Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Repubblica del Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Repubblica del Kazakhstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Repubblica del Kazakhstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Repubblica del Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Repubblica del Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	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
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Repubblica del Kazakistan
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Repubblica del Kazakistan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Repubblica del Kazakistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Kirghizistan
AIR BISHKEK (ex EASTOK AVIA)	15	EAA	Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan
HELI SKY	47	HAC	Repubblica del Kirghizistan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP INTERNATIONAL (ex S GROUP AVIATION)	45	IND	Repubblica del Kirghizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Repubblica del Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TEZ JET	46	TEZ	Repubblica del Kirghizistan

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
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme			Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Libia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Mozambico
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 — CROPSPRAYERS	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

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
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Repubblica del Mozambico
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Repubblica del Mozambico
MAKOND, LDA	MOZ-20	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Repubblica del Mozambico
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, 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 autorità del Nepal responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Repubblica del Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
GOMA AIR	064/2010	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Repubblica del Nepal

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
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Repubblica del Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Repubblica del Nepal
SITA AIR	033/2000	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
TARA AIR	053/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Repubblica del Nepal
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sao Tomé e Principe
AFRICA'S CONNECTION	10/ AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Principe
STP AIRWAYS	03/ AOC/2006	STP	Sao Tomé e Principe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	SCONOSCIUTO	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	SCONOSCIUTO	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	SCONOSCIUTO	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	SCONOSCIUTO	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	SCONOSCIUTO	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	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
BADER AIRLINES	35	BDR	Repubblica del Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Repubblica del Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Repubblica del Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Repubblica del Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Repubblica del Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Repubblica del Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Repubblica del Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Repubblica del Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/ AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice 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 dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 6 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-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Repubblica d'Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazakhstan	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B767, aeromobili del tipo Boeing B757, 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	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP.	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50, 2 aeromobili del tipo Falcon 900.	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Repubblica gabonese
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800.	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG.	Repubblica gabonese; Repubblica del Sud Africa
IRAN AIR ⁽³⁾	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo Airbus A300, 8 aeromobili del tipo Airbus A310, 1 aeromobile del tipo 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

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

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 dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
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	Madagascar	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B737, aeromobili del tipo ATR 72/42 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300.	L'intera flotta, tranne: aeromobili all'interno della flotta di Boeing B737, come menzionato sul COA, aeromobili all'interno della flotta di ATR 72/42, come menzionato sul COA; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Repubblica del Madagascar

(1) 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 gli aeromobili specifici indicati.

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