REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1318/2014 DELLA COMMISSIONE

dell'11 dicembre 2014

recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione ([2]) istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione, di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005.

(2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da alcuni paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.

(3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei in questione, direttamente o per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituiscono la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.

(4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione nonché dal comitato istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio ([3]) (il comitato per la sicurezza aerea).

(5) Il comitato per la sicurezza aerea è stato aggiornato dalla Commissione in merito alle consultazioni congiunte in corso, avviate nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 della Commissione e del suo regolamento di esecuzione (CE) n. 473/2006 ([4]), con le autorità competenti e i vettori aerei dei seguenti Stati: Angola, Botswana, Georgia, Repubblica di Guinea, India, Indonesia, Kazakhstan, Repubblica del Kirghizistan, Libano, Libia, Madagascar, Repubblica islamica di Mauritania, Mozambico, Nepal, Filippine, Sao Tomé e Principe, Sudan e Zambia. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ricevuto informazioni dalla Commissione concernenti l'Afghanistan, il Ghana, l'Iran e la Corea del Nord. Il comitato per la sicurezza aerea è stato inoltre aggiornato dalla Commissione in merito alle consultazioni tecniche con la Federazione russa.

(6) L'AESA ha presentato al comitato per la sicurezza aerea i risultati dell'analisi delle relazioni sugli audit effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) dell'ICAO. Gli Stati membri sono stati invitati a dare 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 [Significant Safety Concerns (SSC)] 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 permetterà di acquisire ulteriori informazioni in merito alle prestazioni in materia di sicurezza relative ai vettori aerei titolari di una licenza rilasciata nei suddetti Stati.

([1]) GU L 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 (GU L 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 (GU L 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 (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 8).

(7) L'AESA ha presentato 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 presentato al comitato per la sicurezza aerea i progetti di assistenza tecnica attuati negli Stati interessati da misure o da azioni di monitoraggio a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005. Il comitato è stato informato in merito ai programmi dell'AESA e alle richieste di ulteriore assistenza tecnica e 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 inoltre invitati a rispondere bilateralmente alle suddette richieste in coordinamento con la Commissione e 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 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) Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre assistito ad una presentazione di Eurocontrol che ha fornito un aggiornamento sullo stato attuale della funzione di allarme di SAFA e sulle attuali statistiche relative a 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 da ispezioni 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. La Grecia ha comunicato che l'autorità dell'aviazione civile ellenica ha effettuato ispezioni su *Gain Jet Aviation* e *Skygreece Airlines*. In occasione di tali ispezioni supplementari non sono stati constatati gravi problemi.

(11) Qualora pertinenti informazioni in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti causati dalla non conformità di vettori aerei dell'Unione alle pertinenti norme di sicurezza, gli Stati membri hanno ribadito la loro volontà di intervenire secondo le necessità.

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 Angolan 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 Angolan Airlines* ha trasmesso il 21 novembre 2014, attraverso le autorità competenti dell'Angola (INAVIC), la richiesta di aggiungere un nuovo aeromobile del tipo Boeing 777-300 all'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006. Sussistono tuttavia persistenti difficoltà per stabilire e mantenere contatti regolari con l'INAVIC e con *TAAG Angolan Airlines*. Queste difficoltà riguardano anche i contatti di INAVIC con l'ICAO, il che ha portato nel recente passato ad una serie di cancellazioni di audit ICAO già programmati in precedenza. Questo indica che vi sono problemi di comunicazione interna sia dentro *TAAG Angolan Airlines* che dentro l'INAVIC, nonché tra di loro, il che rende difficile esprimere una valutazione adeguata in merito ai rischi per la sicurezza che l'accoglimento della richiesta di *TAAG Angolan Airlines* potrebbe eventualmente comportare. Pertanto la Commissione ritiene che il modo più opportuno di procedere sia di chiedere a INAVIC e *TAAG Angolan Airlines* nel prossimo futuro, un impegno totale nei confronti della Commissione, al fine di riesaminare completamente l'attuale situazione in materia di sicurezza in tutti i suoi aspetti, anche per quanto riguarda l'aggiunta di nuovi aeromobili alla flotta di *TAAG Angolan Airlines*.

(14) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi l'aeromobile supplementare operato da *TAAG Angolan Airlines*.

([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 26 e 30 dei considerando di questo regolamento.

(15) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità di *TAAG Angolan Airlines* alle norme di sicurezza pertinenti, attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di questo vettore aereo, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei del Botswana

(16) Nell'aprile 2013, l'ICAO ha effettuato una missione di convalida coordinata (ICVM) in Botswana. L'esito di tale ICVM è stato parzialmente positivo: l'attuazione effettiva è migliorata. Tuttavia si è avuto anche un risultato negativo, dato che sono state individuate due SSC. Inoltre, dal 2010, si sono verificati due incidenti che hanno coinvolto aeromobili registrati in Botswana.

(17) Sulla base delle informazioni disponibili, dell'attuale assenza di attuazione effettiva delle norme e procedure raccomandate dell'ICAO, delle due SSC, dei due incidenti e del carattere intermittente della comunicazione tra la Commissione e l'autorità dell'aviazione civile del Botswana (CAAB), la Commissione ha chiesto informazioni, per quanto riguarda i vettori aerei certificati in Botswana, con una lettera inviata l'8 luglio 2014 alla CAAB.

(18) La CAAB ha risposto il 3 ottobre 2014, fornendo le informazioni richieste in merito al grado di attuazione effettiva delle norme e procedure raccomandate dell'ICAO e alle iniziative prese per risolvere le due SSC.

(19) Sulla base di tali informazioni, emerge che la CAAB vorrebbe che l'ICAO effettuasse una seconda ICVM prima della fine dell'anno in corso, che permetta di accertare che le azioni correttive adottate sono sufficienti per risolvere le due SSC.

(20) Dalle informazioni fornite risulta che tutti i vettori sono stati ricertificati e hanno ricevuto un nuovo Certificato di operatore aereo (COA) alla stessa data. Ciò comporterà un picco nel carico di lavoro della CAAB ogni volta che questi COA dovranno essere rinnovati. La CAAB ha elaborato un programma di supervisione della sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei, ma l'attuazione di questo programma è in ritardo rispetto al calendario previsto. Infine, durante le attività di sorveglianza viene registrato solo un numero limitato di rilievi e, di conseguenza, è difficile stabilire la capacità della CAAB di risolvere i problemi che emergono in materia di sicurezza. Al fine di chiarire questi aspetti, la Commissione chiederà ulteriori informazioni e inviterà la CAAB ad una riunione tecnica per discutere eventuali ulteriori dettagli per quanto riguarda la situazione della sorveglianza in materia di sicurezza in Botswana.

(21) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei del Botswana.

Vettori aerei della Georgia

(22) Continuano le consultazioni con le autorità competenti della Georgia (GCAA) dirette a monitorare l'attuazione da parte della GCAA del piano di azioni correttive elaborato in relazione alla SSC riscontrata nel corso dell'audit di sistema completo dell'ICAO (CSA) della Georgia nell'ottobre 2013.

(23) Sulla base delle informazioni fornite dalla GCAA in merito alle azioni intraprese da quest'ultima per rimuovere la SSC, la Commissione non ha ritenuto necessario chiederle di comparire per un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea. La Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea in merito all'attuazione del piano di azioni correttive (PAC) elaborato dalla GCAA.

(24) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei della Georgia.

Vettori aerei della Repubblica di Guinea

(25) Come convenuto nel corso della riunione svoltasi a Bruxelles nel gennaio 2013, le autorità competenti della Repubblica di Guinea (DNAC) hanno periodicamente trasmesso informazioni in merito all'attuazione in corso del piano di azioni correttive, approvato dall'ICAO nel dicembre 2012, nonché a tutte le attività ad esso collegate.

(26) L'ultima relazione, pervenuta il 21 ottobre 2014, specifica le attività e gli sviluppi più recenti per quanto riguarda l'attuazione del PAC. È continuata l'attività di addestramento del personale allo scopo di rafforzare ulteriormente la capacità di sorveglianza, principalmente nelle aree dell'aeronavigabilità e delle operazioni. La DNAC ha continuato a porre rimedio alle carenze oggetto dei residui rilievi USOAP rispondendo alle relative domande del protocollo, tramite lo strumento online *Continuous Monitoring Approach* (CMA) dell'ICAO. Tra l'inizio di agosto e fine settembre 2014, l'ICAO ha effettuato una convalida al di fuori del sito delle questioni sollevate dal protocollo suscettibili di un controllo a distanza. In conseguenza di ciò l'attuazione effettiva globale degli otto elementi essenziali ha registrato un lieve miglioramento.

(27) È in preparazione un'iniziativa legislativa volta a trasformare la DNAC in un'autorità dell'aviazione civile indipendente, autonoma sotto il profilo finanziario e operativo e dotata di una propria struttura di gestione. Entro gennaio 2015 dovrebbe essere istituita l'autorità dell'aviazione civile della Guinea (AGAC), pienamente conforme ai requisiti dell'ICAO.

(28) A fine marzo 2013 sono stati sospesi tutti i COA precedentemente in vigore. È in corso la certificazione ICAO di piena conformità (5 fasi) del vettore aereo nazionale *PROBIZ Guinée*, che opera con un aeromobile del tipo BE90, con l'assistenza di una missione specifica di CAFAC/BAGASOO (*African Civil Aviation Conference/Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation*), incluso il contemporaneo addestramento «on-the-job» di ispettori DNAC nell'intera procedura. Anche altri due vettori aerei — *Eagle Air Guinée e Sahel Aviation Service Guinée* — hanno avviato la procedura di certificazione. La DNAC, con l'assistenza dell'Ufficio regionale dell'ICAO di Dakar, prevede di concludere la procedura di certificazione per tutti e tre i vettori aerei entro la fine del 2014.

(29) La DNAC ha chiesto una ICVM allo scopo di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del piano di azioni correttive. L'ICAO aveva inizialmente programmato di effettuare la ICVM nel maggio 2014. Recenti avvicendamenti agli alti livelli del Ministero dei trasporti hanno provocato dei ritardi e l'ICVM è stata programmata in via previsionale per la seconda metà di settembre 2014. L'attuale epidemia di ebola tuttavia ha fatto rinviare a data da stabilirsi sia l'ICVM che una missione di assistenza dell'ICAO, inizialmente prevista per luglio 2014.

(30) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei della Repubblica di Guinea.

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

Vettori aerei dell'India

(32) Il 7 novembre 2014, si è svolta a Bruxelles una riunione tecnica. A questa riunione hanno partecipato la Commissione e l'AESA, nonché alti rappresentanti della Direzione generale dell'aviazione civile indiana (DGCA). La riunione ha riguardato la conformità dell'India agli obblighi internazionali in materia di sorveglianza e sicurezza inclusa la decisione dell'amministrazione federale dell'aviazione degli Stati Uniti (FAA) di declassare il grado di conformità dell'India dalla categoria 1 alla categoria 2 in conseguenza delle carenze constatate nel corso di un audit di valutazione della sicurezza aerea internazionale [International Aviation Safety Assessment (IASA)]. La DGCA ha fornito informazioni in merito all'avanzamento delle azioni correttive dirette a correggere le criticità oggetto dei rilievi che hanno portato al declassamento della categoria di conformità FAA. La DGCA ha ribadito di aver adottato azioni dirette a porre rimedio alla maggior parte dei rilievi mossi dalla FAA e di aver predisposto un piano di azioni correttive strutturato per quanto riguarda le residue aree di criticità. Inoltre, nel corso della riunione tecnica, la DGCA ha fornito informazioni in merito alla questione della sostenibilità e ai miglioramenti in atto a questo riguardo.

(33) Nel corso della suddetta riunione tecnica la DGCA ha manifestato la volontà di mantenere il massimo impegno nel dialogo attualmente in corso con la Commissione in materia di sicurezza, anche attraverso ulteriori riunioni se e quando ritenuto necessario dalla Commissione. La DGCA si è inoltre impegnata a fornire alla Commissione tutte le informazioni pertinenti sotto il profilo della sicurezza, nell'ambito delle consultazioni ufficiali con le autorità responsabili della sorveglianza regolamentare sui vettori aerei certificati in India, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione.

(34) Sulla base delle informazioni fornite nel corso della suddetta riunione tecnica del 7 novembre 2014 e degli impegni presi dalla DGCA in tale occasione, la Commissione non ritiene necessario in questa fase imporre restrizioni operative ai vettori aerei indiani.

(35) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei dell'India.

(36) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili dei vettori aerei indiani ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei dell'Indonesia

(37) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti dell'Indonesia (DGCA) dirette a monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Indonesia sia effettuata in conformità alle norme di sicurezza internazionali.

(38) Vengono riconosciuti gli sforzi compiuti dalla DGCA per arrivare ad un sistema di trasporto aereo pienamente conforme alle norme dell'ICAO Si è preso atto inoltre della trasparenza richiesta dimostrata dalla DGCA nonché della sua volontà di condividere le informazioni.

(39) L'ICAO ha effettuato un CSA nel periodo dal 5 al 14 maggio 2014. La relazione finale di tale audit è stata pubblicata il 18 novembre 2014 e i risultati indicano che il sistema di sorveglianza della sicurezza in Indonesia richiede ancora sostanziali miglioramenti. La DGCA ha proposto all'ICAO un piano di azioni correttive al fine di porre rimedio ai rilievi emersi dal suddetto audit.

(40) Nel settembre 2014, il comitato per la sicurezza del trasporto nazionale dell'Indonesia ha pubblicato la relazione finale in merito all'incidente Lion Air avvenuto il 13 aprile 2013 a Bali. Tale relazione approfondita contiene un'analisi dell'incidente e formula delle raccomandazioni in materia di sicurezza, tra gli altri, alla compagnia aerea e alla DGCA.

(41) Attualmente, non vi sono però prove oggettive e conclusive che l'attuazione del piano di azioni correttive e le raccomandazioni in materia di sicurezza siano adeguate.

(42) In una lettera del 20 ottobre 2014, la DGCA ha informato la Commissione che, dall'ultimo aggiornamento, sono stati certificati quattro nuovi vettori aerei, vale a dire che il 15 agosto 2014 è stato rilasciato a PT. *MY INDO Airlines* il COA n. 121-042, il 28 agosto 2014 è stato rilasciato il COA n. 121-054 a *PT Indonesia Air Asia Extra*, il 28 febbraio 2014 è stato rilasciato il COA n. 135-052 a *PT. Elang Lintas Indonesia* e il 12 marzo 2014 è stato rilasciato il COA n. 135-053 a *PT. Elang Nusantara Air*. Tuttavia, la DGCA non ha fornito le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza dei suddetti vettori aerei viene effettuata in conformità alle norme internazionali di sicurezza.

(43) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere i summenzionati quattro vettori aerei nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei del Kazakhstan

(44) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti del Kazakhstan (CAC) dirette a monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Kazakhstan sia effettuata in conformità alle norme di sicurezza internazionali.

(45) CAC ha informato la Commissione in merito agli sviluppi relativi alla ICVM che si è svolta dal 27 maggio al 4 giugno 2014 in Kazakhstan, anche per quanto riguarda la situazione delle due SSC individuate dall'ICAO nel 2009. In particolare, CAC ha comunicato che è stata risolta una SSC relativa al rilascio di certificati di aeronavigabilità di aeromobili, mentre rimane una seconda riguardante la procedura di certificazione per il rilascio di COA.

(46) *Air Astana* ha inoltre fornito il suo regolare aggiornamento sugli sviluppi al suo interno in materia di sicurezza, in particolare per quanto riguarda le recenti modifiche intervenute nella sua flotta attualmente autorizzata ad operare nell'Unione. La maggior parte dei nuovi aeromobili sono velivoli nuovi che vengono utilizzati tramite leasing finanziario. Si registra inoltre un certo incremento nel livello attuale e programmato di operazioni.

(47) Sulla base delle informazioni disponibili concernenti il sistema di sorveglianza in materia di sicurezza del Kazakhstan, si ritiene che le autorità aeronautiche kazake soffrano della scarsità di ispettori con formazione e esperienza sufficienti per svolgere compiti concernenti i COA e le autorizzazioni speciali e che esse non siano in grado, in questa fase, di assicurare una sorveglianza continua nell'area delle operazioni di volo. Si incoraggiano quindi vivamente le autorità kazake ad incrementare i loro sforzi per ottenere la conformità agli standard di sicurezza internazionali.

(48) La Commissione e l'AESA intendono monitorare da vicino i progressi di CAC nell'assumere, trattenere e qualificare i propri ispettori nonché le misure adottate per l'attuazione del PAC relativo alla residua SSC.

(49) Il 29 settembre 2014, la Commissione ha chiesto a CAC informazioni aggiornate relative ai vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza, in particolare informazioni in merito alla revoca di COA. Nella sua risposta, CAC ha informato la Commissione in merito ai certificati di operatore aereo rilasciati in Kazakhstan e ha fornito le prove della revoca di tre COA, vale a dire i COA di *Jet One, Luk Aero* e *Air Trust Aircompany*.

(50) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di rimuovere *Jet One, Luk Aero* e *Air Trust Company* dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(51) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di *Air Astana* ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Repubblica del Kirghizistan

(52) Con lettere del 18 ottobre 2014 e del 13 novembre 2014 le autorità competenti della Repubblica del Kirghizistan (KG CAA) hanno trasmesso informazioni aggiornate in merito ai vettori aerei certificati nel suddetto Stato, che sono attualmente soggetti ad un divieto operativo nell'Unione. Secondo le lettere summenzionate e la documentazione di accompagnamento, la KG CAA ha sospeso i COA di quattro vettori aerei, vale a dire *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* e *Click Airways*, e ha revocato il COA di *Kyrgyz Trans Avia*. In base alla legislazione della Repubblica del Kirghizistan, la sospensione di un COA equivale alla sua revoca, se il titolare del certificato sospeso non ha chiesto una procedura di certificazione entro i tre mesi successivi alla sospensione. Dato che *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* e *Click Airways* non hanno chiesto tale certificazione dopo la sospensione del loro COA, quest'ultimo può essere di conseguenza considerato revocato.

(53) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per rimuovere *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation, Click Airways* e *Kyrgyz Trans Avia* dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei del Libano

(54) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti libanesi (DGCA del Libano) al fine di ottenere conferma che il Libano sta affrontando le carenze constatate dall'ICAO nel corso dell'ICVM effettuata in Libano dal 5 all'11 dicembre 2012. La DGCA del Libano ha istituito un piano d'azioni correttive che sta attuando, in particolare per quanto riguarda la SSC concernente la certificazione di vettori aerei in Libano.

(55) Durante una riunione tecnica svoltasi il 14 luglio 2014, la DGCA del Libano ha fornito informazioni sugli avvicendamenti avvenuti nel suo management, la nomina di nuovo personale impiegato dalla DGCA del Libano e distaccato da Middle East Airlines, i miglioramenti apportati all'individuazione delle cause alla radice della SSC e la sensibilizzazione a livello politico per quanto riguarda i miglioramenti che occorre apportare in Libano. La DGCA del Libano ha fornito l'elenco completo dei COA attualmente in vigore in Libano e informazioni per quanto riguarda il rinnovo del COA di due vettori aerei.

(56) Essa ha inoltre informato la Commissione che la relazione sulla risoluzione della SSC è stata inviata all'ICAO. Tuttavia, al momento, tali azioni correttive devono ancora essere verificate.

(57) Il 14 e 15 ottobre 2014 si è svolta una visita informale della Commissione alla DGCA del Libano. Nel corso di questa visita, il Libano ha sottolineato i progressi compiuti dalla DGCA dal luglio 2014, dovuti, in particolare, ad una buona comunicazione con l'Unione. Il Libano sta affrontando seriamente la SSC rilevata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile ed ha controllato tutti i certificati di operatore aereo (COA). La DGCA del Libano ha sottolineato che la Direzione generale dell'aviazione civile ha ora piena autorità per monitorare tutti gli aspetti relativi alla sicurezza di tutte le compagnie aeree, anche se non esiste ancora un'autorità per l'aviazione civile autonoma e dotata di risorse adeguate. Il Libano ha fornito ulteriori informazioni sul suo piano d'azione per la sicurezza aerea il 9 novembre 2014, compresi i piani per l'ulteriore sviluppo di un'autorità autonoma dell'aviazione civile.

(58) Alla luce di quanto precede, è necessario che proseguano le consultazioni con le autorità libanesi a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.

(59) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei del Libano.

(60) Qualora eventuali informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti dovuti alla mancanza di conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione si vedrà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Libia

(61) Nell'aprile 2012, le autorità competente libiche (LYCAA) hanno accettato di imporre restrizioni a tutti i vettori aerei certificati in Libia per quanto riguarda le operazioni nell'Unione. L'intenzione era di concedere alla LYCAA il tempo necessario a ricertificare i suddetti vettori aerei e istituire sufficienti capacità di sorveglianza per assicurare la conformità alle norme internazionali di sicurezza.

(62) La Commissione ha monitorato l'efficacia di tali restrizioni. La Commissione ha inoltre effettuato consultazioni regolari con la LYCAA sui progressi compiuti nella riforma del proprio sistema di sicurezza dell'aviazione civile.

(63) Fino al marzo 2014, si erano potuti osservare alcuni progressi sia a livello della LYCAA che a livello dei principali vettori aerei, *Libyan Airlines* e *Afriqiyah Airways*. Tuttavia, la certificazione di questi vettori ha richiesto più tempo del previsto.

(64) Come ha dichiarato la Commissione nell'aprile del 2014 ([1]), prima che la LYCAA possa essere autorizzata a rilasciare un'autorizzazione ai vettori libici di operare nell'Unione, deve essere dimostrato in modo soddisfacente per la Commissione, che la procedura di ricertificazione è stata effettivamente completata e che è in atto una sorveglianza continua e sostenibile conforme alle norme ICAO.

(65) Tuttavia la situazione della sicurezza in Libia si è gravemente deteriorata durante i mesi di giugno e luglio 2014, in particolare dopo lo scoppio dei combattimenti all'interno e attorno all'Aeroporto internazionale di Tripoli. Questa situazione di instabilità sotto il profilo della sicurezza continua a sussistere. Il conflitto ha provocato gravi distruzioni e danni agli edifici, alle infrastrutture e agli aeromobili a terra presso l'Aeroporto internazionale di Tripoli, rendendo l'aeroporto e lo spazio aereo locale inutilizzabili.

(66) Alla luce dell'incerta situazione per quanto riguarda la capacità della LYCAA di esercitare una sorveglianza adeguata dei vettori aerei libici, in seguito agli scontri e alla mancanza di un governo stabile ed efficiente, la Commissione non ritiene più che la LYCAA disponga ancora dell'autorità per imporre ai vettori aerei libici restrizioni nelle operazioni nell'Unione. Per questo motivo, la Commissione non è convinta della capacità della LYCAA di adempiere ai propri obblighi internazionali per quanto riguarda la sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei libici. La Commissione è inoltre preoccupata per l'elevato numero di aeromobili danneggiati durante gli scontri e si chiede se il mantenimento della loro aeronavigabilità sia adeguatamente garantito.

(67) La presentazione orale fatta dalla LYCAA alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea, il 25 novembre 2014, sulle sue iniziative per assicurare la sicurezza del trasporto aereo in Libia ha chiarito che, nonostante gli sforzi intrapresi dalla LYCAA sotto la sua attuale dirigenza, rimangono gravi preoccupazioni che eventuali rischi imminenti per la sicurezza del trasporto aereo non possano essere sufficientemente contenuti. Queste preoccupazioni sono notevolmente rafforzate dall'instabilità in atto.

(68) A causa della situazione non chiara delle capacità della LYCAA di esercitare una sorveglianza adeguata sui vettori aerei libici e di controllare imminenti rischi per la sicurezza, si ritiene che la LYCAA non sia in grado di adempiere ai propri obblighi in materia di sicurezza aerea.

(69) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere tutti i vettori aerei certificati in Libia nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

([1]) Regolamento (UE) n. 368/2014 del 10 aprile 2014 (GU L 108 dell'11.4.2014, pag. 16). Cfr. in particolare il considerando 64 di questo regolamento.

Vettori aerei del Madagascar

(70) Le consultazioni con le autorità competenti del Madagascar sono proseguite attivamente al fine di monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Madagascar nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza.

(71) La Commissione, assistita dall'AESA, ha tenuto una riunione di consultazione il 23 ottobre 2014 con le autorità competenti del Madagascar e i rappresentanti del vettore aereo *Air Madagascar*. Nel corso della riunione il vettore in questione ha fornito informazioni sull'evoluzione della sua flotta e, in particolare, ha comunicato che due aeromobili del tipo Boeing 737, che sono menzionati nell'allegato B del regolamento (UE) n. 474/2006, saranno gradualmente sostituiti, a partire dal 2015, da aeromobili dello stesso tipo, e che nel corso del primo trimestre del 2015 verrà aggiunto alla flotta un aeromobile del tipo ATR 72-600.

(72) Il 10 novembre 2014, il vettore aereo *Air Madagascar* ha presentato una richiesta di modifica dell'allegato B per consentire le operazioni dei nuovi aeromobili del tipo Boeing 737 che sostituiranno nella sua flotta gli aeromobili esistenti dello stesso tipo, nonché le operazioni dell'aeromobile del tipo ATR 72-600 che verrà aggiunto alla flotta.

(73) *Air Madagascar* ha fornito le prove che le prestazioni in materia di sicurezza della sua flotta sono migliorate. Le autorità competenti del Madagascar hanno dichiarato che, per quanto riguarda le operazioni effettuate con gli aeromobili del tipo Boeing B737, sono soddisfatte dell'attuale livello di conformità dimostrato da *Air Madagascar* rispetto ai requisiti ICAO. Gli Stati membri e l'AESA hanno confermato che non sono state individuate criticità specifiche nelle ispezioni di rampa effettuate negli aeroporti dell'Unione nel quadro del programma SAFA.

(74) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per quanto riguarda *Air Madagascar*. L'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 dovrebbe essere modificato per permettere l'esercizio degli aeromobili del tipo B 737 nonché dell'aeromobile del tipo ATR 72/42, che figurano o figureranno sul COA di *Air Madagascar*.

(75) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di *Air Madagascar* ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania

(76) L'AESA ha informato la Commissione in merito a rapporti indicanti gravi carenze in materia di sicurezza e una persistente inadempienza da parte del vettore aereo *Mauritania Airlines International* (MAI) nel porre rimedio alle carenze rilevate dalle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA. Tali carenze riguardano la preparazione del volo e le misure relative alle prestazioni. Nonostante alcuni miglioramenti apportati per quanto riguarda le condizioni degli aeromobili, la natura e la gravità dei recenti rilievi hanno un impatto diretto sulla sicurezza delle operazioni e richiedono azioni correttive.

(77) La Commissione ha informato direttamente le autorità nazionali competenti (ANAC) e *Mauritania Airlines International* (MAI) in merito a tali carenze, in modo che possano prontamente adottare azioni di mitigazione. L'ANAC ha accusato ricevuta riferendo una serie di azioni correttive e in merito ai più recenti risultati di audit dell'ICAO nelle aree degli aeroporti e dei servizi di navigazione aerea.

(78) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania.

(79) Qualora eventuali informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti dovuti alla mancanza di conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione si vedrà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Mozambico

(80) Le autorità competenti del Mozambico (IACM) hanno riferito in merito all'attuazione in corso del Piano di azioni correttive già presentato e approvato dall'ICAO. L'ultima relazione sui progressi compiuti e i relativi documenti giustificativi pervenuti alla Commissione e all'AESA il 26 settembre 2014, precisano che la IACM ha continuato a lavorare sull'aggiornamento del quadro normativo presentando proposte legislative dirette ad allineare ulteriormente la legge sull'aviazione civile ai requisiti dell'ICAO, ad ottenere l'aggiornamento del suo ruolo da quello di un mero regolatore a quello di un'autorità e a perseguire ulteriormente l'allineamento dei regolamenti esistenti alle norme e procedure raccomandate dell'ICAO (SARP). Continua l'attività di assunzione e formazione del personale allo scopo di rafforzare ulteriormente la capacità di sorveglianza, principalmente nelle aree delle operazioni e del rilascio delle licenze, degli aeroporti, dell'aeronavigabilità, della normazione e dell'applicazione delle norme. Gli sforzi diretti a sviluppare la capacità interna sono incrementati attraverso partenariati con le autorità africane ed europee, nonché con organizzazioni regionali. È stata effettuata un'analisi delle carenze della certificazione di aeroporto per tutti gli aeroporti ed è stato richiesto un piano dettagliato per la certificazione degli aeroporti internazionali (Maputo, Beira e Nacala) al fine di poter avviare la procedura nel 2015. È stato istituito il programma statale di sicurezza che dovrebbe essere completato entro il 2017.

(81) La IACM ha continuato a correggere le criticità oggetto dei rilievi USOAP ancora in sospeso rispondendo alle relative domande del protocollo. Inoltre sono stati predisposti molti dei regolamenti e delle procedure necessari per supportare le risposte ed è stata caricata la relativa documentazione, tramite l'uso dello strumento online CMA dell'ICAO. È attualmente pendente la convalida di queste azioni da parte dell'ICAO.

(82) La IACM ha chiesto una ICVM al fine di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del proprio piano di azioni correttive, che è ora programmato per il periodo dal 26 novembre al 4 dicembre 2014, per quanto riguarda le aree della legislazione, dell'organizzazione della autorità dell'aviazione civile, degli aeroporti e dei servizi di navigazione aerea.

(83) Si è preso atto dei notevoli progressi comunicati dalla IACM nella correzione delle carenze individuate dall'ICAO e ne sono stati incoraggiati gli sforzi rivolti a completare il lavoro di realizzazione di un sistema di trasporto aereo pienamente conforme alle norme internazionali. Riconoscendo i notevoli progressi già compiuti e gli ulteriori progressi previsti, nel primo trimestre del 2015 potrebbe svolgersi una missione UE di valutazione della sicurezza. Tuttavia, per il momento, resta il fatto che devono ancora essere pienamente e adeguatamente affrontate diverse importanti questioni connesse alla sicurezza del trasporto aereo.

(84) L'inchiesta sull'incidente occorso al vettore *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* (LAM) il 29 novembre 2013 è tuttora in corso. La relazione di indagine finale sull'incidente è attesa per la fine del 2014. In seguito all'incidente LAM ha proceduto ad un esame approfondito dell'addestramento, dei meccanismi e delle procedure in materia di sicurezza, il che ha condotto all'adozione di requisiti operativi e organizzativi più rigorosi. Contemporaneamente si è continuato a migliorare ulteriormente il sistema di gestione della sicurezza (SMS), con una particolare attenzione all'analisi e allo scambio dei dati di volo.

(85) La IACM ha inoltre comunicato di aver continuato la procedura di ricertificazione di vettori aerei in conformità alle SARPS dell'ICAO. In base all'elenco trasmesso dalla IACM, è stato certificato un nuovo vettore aereo: *Makond Lda*. Tuttavia, la IACM non è stata in grado di fornire le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza del suddetto vettore aereo è assicurata in conformità alle norme internazionali di sicurezza.

(86) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere il vettore aereo *Makond Lda* nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei del Nepal

(87) La Commissione ha proseguito le consultazioni con l'autorità competente del Nepal (CAAN) per accertarne la capacità di attuare e far applicare in misura sufficiente le pertinenti norme di sicurezza internazionali.

(88) In base ad una richiesta della Commissione, la CAAN ha trasmesso la documentazione relativa ai progressi compiuti in relazione alle attività di sorveglianza in materia di sicurezza, incluse le carenze osservate nel corso della visita di valutazione dell'Unione effettuata in Nepal nel febbraio 2014, le SSC dell'ICAO, nonché gli audit dell'ICAO.

(89) La Commissione e l'AESA hanno avuto un incontro con la CAAN il 24 settembre 2014. L'incontro si è concentrato in particolare sui progressi compiuti nelle aree del rilascio delle licenze a membri dell'equipaggio, della certificazione dei vettori aerei e della sorveglianza delle operazioni di volo.

(90) Tuttavia, si evince anche che i progressi sono insufficienti e che è necessario più tempo. In particolare, si teme che i requisiti relativi agli equipaggi che operano in un ambiente a equipaggio plurimo non siano stati finora tenuti sufficientemente in considerazione dalla CAAN, tanto più che la mancanza di un adeguato addestramento degli equipaggi è indicata come la probabile causa dell'incidente nella relazione sul grave incidente verificatosi il 16 febbraio 2014.

(91) Inoltre, permangono le preoccupazioni che la procedura di ricertificazione dei vettori aerei da parte della CAAN sia inadeguata e possa non essere adatta a garantire che tutti i vettori aerei nepalesi rispettino i requisiti di sicurezza aerea internazionale. Si invita pertanto la CAAN a ricorrere all'assistenza di esperti adeguati in materia per valutare la procedura e verificarne l'adeguatezza e intraprendere le azioni necessarie.

(92) L'11 novembre 2014 si è svolta una riunione tra la Commissione, l'AESA e *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* e *Yeti Airlines*, concernente i progressi compiuti riguardo alle osservazioni della visita di valutazione in loco dell'Unione nonché altre questioni relative al miglioramento della sicurezza del trasporto aereo in Nepal.

(93) Si considera incoraggiante la capacità di alcuni vettori aerei di gestire i rischi delle loro operazioni a un livello che potrebbe indicare una capacità di ridurre i rischi sollevati da una insufficiente attività di sorveglianza da parte della CAAN. Tuttavia, la Commissione ritiene che attualmente le autorità competenti del Nepal non siano in grado di attuare e applicare in misura sufficiente le pertinenti norme di sicurezza internazionali ad un livello che potrebbe giustificare una riduzione dell'attuale divieto operativo.

(94) Va inoltre tenuto presente che il 25 agosto 2014, la Commissione ha scritto alla CAAN al fine di ottenere informazioni aggiornate relative ai vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza. In una lettera del 10 settembre 2014, la CAAN ha informato la Commissione che dall'ultimo aggiornamento è stato certificato un nuovo vettore aereo, vale a dire che il 3 luglio 2014 è stato rilasciato a *Manang Air Pvt. Ltd*. il COA n. 082/2014. Tuttavia, la CAAN non ha fornito le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza del suddetto vettore aereo viene effettuata in conformità alle norme internazionali di sicurezza.

(95) A quei vettori aerei ai quali in passato era stato rilasciato un COA distinto solo per le loro operazioni internazionali è stato rilasciato ora un unico COA valido per tutte le operazioni. Per questo motivo la CAAN ha revocato il COA n. 058/2010 per *Buddha Air* (*International Operations*) e il COA n. 059/2010 per *Shree Airlines* (*International Operations*).

(96) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere *Manang Air Pvt*. nell'elenco di cui all'allegato A al regolamento (CE) n. 474/2006 e per rimuovere *Buddha Air (International Operations)* e *Shree Airlines (International Operations)* dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei delle Filippine

(97) Il 9 aprile 2014, la FAA ha annunciato la propria decisione di migliorare lo status di conformità delle Filippine dalla categoria 2 alla categoria 1, in relazione al suo programma di audit IASA. In una lettera inviata alla Commissione il 24 luglio 2014, l'autorità per l'aviazione civile delle Filippine (CAAP) ha fatto riferimento alla decisione della FAA di migliorare la categoria di conformità delle Filippine. Tale lettera faceva riferimento anche alla comunicazione dell'ICAO secondo la quale le Filippine avevano risolto le SCC individuate in precedenza. La CAAP ha dichiarato nella suddetta lettera che il suo prossimo obiettivo era quello di ottenere la revoca del divieto operativo imposto ai vettori aerei certificati nelle Filippine ancora soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.

(98) Nella sua lettera del 22 settembre 2014 alla CAAP, la Commissione ha ribadito che ogni decisione di rimuovere i vettori aerei certificati nelle Filippine dall'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione deve trovare una giustificazione che sia provata concretamente. A questo proposito si è tenuta una riunione tecnica il 4 novembre 2014 con gli esperti della Commissione e dell'AESA nonché con alti rappresentanti della CAAP.

(99) Gli elementi di prova presentati dalla CAAP prima e durante la riunione tecnica del 4 novembre 2014, includevano particolari dell'attuale struttura organizzativa della CAAP, nonché proposte di miglioramenti diretti a rafforzare le sue capacità di controllo. Sono state inoltre fornite informazioni sull'attuale attività di sorveglianza che la CAAP effettua sui vettori aerei certificati nelle Filippine. La CAAP ha inoltre menzionato i miglioramenti in corso alle infrastrutture ed ha fornito un aggiornamento sulla proposta di ulteriore sviluppo del programma statale di sicurezza (SSP).

(100) Nella sua lettera del 22 settembre 2014, la Commissione aveva inoltre proposto che l'AESA effettuasse una visita di assistenza tecnica in loco nelle Filippine. Tale visita si è svolta durante la settimana del 10 novembre 2014.

(101) La discussione e le prove fornite dalla CAAP in occasione della riunione tecnica del 4 novembre 2014 sono considerate incoraggianti per quanto riguarda i progressi compiuti dalle autorità competenti delle Filippine in materia di sorveglianza dei vettori aerei da esse certificati. Ciò apre la possibilità di organizzare in futuro una missione di verifica in loco dell'Unione.

(102) Tuttavia, per quanto riguarda l'obiettivo della CAAP di chiedere la rimozione totale del divieto operativo imposto ai vettori aerei certificati nelle Filippine, è necessario sottolineare che ciò richiederà una piena valutazione di tutte le pertinenti informazioni e che l'esito della verifica dell'Unione in loco dovrà essere soddisfacente.

(103) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei delle Filippine.

(104) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità di *Philippine Airlines* e *Cebu Pacific Air* alle norme di sicurezza pertinenti, attraverso ispezioni di rampa prioritarie, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Federazione russa

(105) La Commissione, l'AESA e gli Stati membri hanno continuato a monitorare da vicino le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa e che operano nell'Unione, anche mediante ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sui vettori aerei russi in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.

(106) Il 15 luglio 2014 la Commissione ha incontrato i rappresentanti del vettore aereo *Kogalymavia*, per avere conferma dell'efficacia delle misure prese da tale vettore per migliorare le sue prestazioni in termini di sicurezza. Nel complesso, i progressi compiuti da *Kogalymavia* sono apparsi sostenibili. Si esorta il vettore in questione a continuare a sviluppare una cultura positiva della sicurezza all'interno della sua organizzazione, inclusa la comunicazione di informazioni essenziali in materia di sicurezza.

(107) Il 6 novembre 2014, la Commissione, assistita dall'AESA e da uno Stato membro, ha incontrato i rappresentanti della Agenzia federale russa del trasporto aereo (FATA). Lo scopo di questa riunione era di assicurare che i rilievi che mossi nei confronti dei vettori russi durante le ispezioni di rampa SAFA negli ultimi 12 mesi siano adeguatamente affrontati e risolti dai vettori in questione. Nel corso della riunione, la FATA si è impegnata a indagare ulteriormente sulle ragioni di determinate gravi criticità e a monitorare quei casi nei quali le non conformità non sono state ancora adeguatamente corrette.

(108) Il 21 novembre 2014 la FATA ha informato la Commissione di aver consigliato ai suoi vettori aerei di affrontare tempestivamente tutti i rilievi ancora in sospeso nella banca dati SAFA e di applicare azioni correttive senza interruzioni, allo scopo di evitare problemi per quanto riguarda le ispezioni e i rilievi SAFA.

(109) Sulla base delle informazioni disponibili, è stata raggiunta la conclusione che non fosse necessaria un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea delle autorità dell'aviazione russa o dei vettori aerei certificati nella Federazione russa.

(110) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione includendovi i vettori aerei della Federazione russa.

(111) Tuttavia, gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei della Federazione russa alle norme di sicurezza internazionali, attraverso ispezioni di rampa prioritarie, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012. 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 di São Tomé e Príncipe

(112) Dopo un lungo periodo trascorso senza inviare comunicazioni il 22 settembre 2014 le autorità competenti di São Tomé e Príncipe (INAC) hanno riferito in merito ai progressi realizzati nel corso di questo periodo di tempo.

(113) Il 28 maggio 2014, l'ICAO ha inoltre annunciato la risoluzione delle SSC relative alla procedura di certificazione e alla sorveglianza degli operatori aerei, nonché alla garanzia della protezione che deve essere fornita dai gestori aeroportuali. Di conseguenza, si ritiene che São Tomé e Príncipe abbia ora risolto tutte le SSC precedentemente individuate.

(114) Il piano d'azione correttivo presentato dall'INAC è attualmente in fase di attuazione. La sintesi della sua esecuzione a metà aprile 2014 indica che il 20 % delle attività previste per attuazione entro fine novembre 2014 è stato realizzato come previsto, mentre il 25 % di tali attività è ancora in corso e il restante 55 % non è ancora iniziato e ha visto la rispettiva data obiettivo notevolmente differita.

(115) L'INAC ha revocato il COA di otto vettori aerei, vale a dire *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo* e *Transliz Aviation*. È stata inoltre fornita una prova scritta della revoca dei COA di questi vettori.

(116) La Commissione prende atto degli sviluppi positivi riferiti dall'INAC e apprezza in particolare la revoca dei COA dei vettori aerei che avevano il proprio centro di attività principale al di fuori del paese, nonché la rimozione di tutti i loro aeromobili dai registri di Sao Tomé e Principe.

(117) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di rimuovere i summenzionati vettori aerei dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

(118) L'INAC ha inoltre comunicato che è stato rilasciato il COA ai vettori aerei *STP Airways* e *Africa's Connection*. Tuttavia, tale autorità non è stata in grado di fornire le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza dei due suddetti vettori aerei è assicurata in conformità alle norme internazionali di sicurezza.

(119) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere i vettori aerei *STP Airways* ed *Africa's Connection* nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei del Sudan

(120) L'autorità dell'aviazione civile sudanese (SCAA) ha trasmesso alla Commissione informazioni su quattro vettori aerei, vale a dire *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) e *Tarco Air* (TRQ). I documenti giustificativi segnalano che le suddette compagnie aeree hanno livelli diversi di gestione della sicurezza. Tali documenti, tuttavia, indicano che sono stati compiuti importanti progressi nella preparazione di un'eventuale missione di verifica dell'Unione nel 2015.

(121) La SCAA ha inoltre informato la Commissione sui risultati dell'ultimo audit dell'ICAO nelle aree degli aeroporti e dei servizi di navigazione aerea. Sebbene tali audit riguardino aree che sono per lo più estranee ai settori tecnici delle preoccupazioni primarie dell'Unione in merito ai vettori aerei immatricolati in Sudan, in particolare licenze del personale, operazioni e aeronavigabilità, ciò ha dimostrato che la SCAA ha cercato di affrontare tutte le questioni relative alla sicurezza aerea con un approccio olistico.

(122) La SCAA ha chiaramente introdotto miglioramenti sostenibili in un modo realistico e graduale. Tuttavia, deve ancora essere effettuata una valutazione approfondita al fine di accertare se le norme di sicurezza internazionali siano soddisfatte dalla SCAA e dai vettori aerei certificati in Sudan. Inoltre, deve essere effettuata un'ulteriore verifica mediante una missione di verifica dell'Unione prima che si possano prendere in considerazione eventuali proposte di modifica all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.

(123) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei del Sudan.

Vettori aerei dello Zambia

(124) Con lettera del 15 maggio 2014, il Dipartimento dell'aviazione civile dello Zambia ha comunicato alla Commissione che è operativa l'Autorità dell'aviazione civile dello Zambia (ZCAA) e che se ne sta rafforzando la capacità amministrativa. Tale lettera ha fornito un aggiornamento in merito alle azioni correttive adottate per risolvere le attuali carenze, tra cui un piano di sicurezza, pervenuto alla Commissione il 5 agosto 2014. Detto piano illustra le azioni supplementari che devono essere adottate per istituire un efficiente ed efficace sistema di regolamentazione e sorveglianza in materia di sicurezza nello Zambia e contiene obiettivi chiari per il breve, medio e lungo termine.

(125) Il Dipartimento dell'aviazione civile dello Zambia ha compiuto evidenti progressi. Si esortano quindi le autorità dello Zambia a continuare ad apportare ulteriori miglioramenti, al fine di poter procedere, al momento opportuno, ad un riesame delle attuali restrizioni e dopo le necessarie verifiche. Tuttavia, per il momento, rimane una serie di importanti carenze, in particolare per quanto riguarda l'istituzione della ZCAA, tra cui un organico adeguato di personale opportunamente addestrato e l'aggiornamento della normativa e dei regolamenti di attuazione delle disposizioni degli allegati dell'ICAO, che sono state individuate nel piano di sicurezza e in merito alle quali devono ancora essere effettuate le azioni corrispondenti.

(126) Si ritiene pertanto, in conformità ai criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei dello Zambia.

(127) L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconosce la necessità che le decisioni vengano prese rapidamente e, se del caso, con urgenza, date le implicazioni in termini di sicurezza. È pertanto essenziale, per la tutela delle informazioni sensibili e per ridurre al minimo l'impatto commerciale, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni all'interno dell'Unione, siano pubblicate ed entrino in vigore immediatamente dopo la loro adozione.

(128) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

(129) 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, l'11 dicembre 2014

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

ALLEGATO A

ELENCO DI VETTORI AEREI SOGGETTI A TOTALE DIVIETO OPERATIVO NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA, CON ALCUNE ECCEZIONI [1]

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Repubblica del Ghana
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica islamica di Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Repubblica islamica di Afghanistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di *TAAG Angola Airlines*, ripreso nell'allegato B, compresi i seguenti:			**Repubblica d'Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

[1] I vettori aerei elencati nell'allegato A possono essere autorizzati a esercitare i diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (wet-leased) 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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica del Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Repubblica del Benin
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica del Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Repubblica del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Sconosciuto	Repubblica del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	STG	Repubblica del Congo

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

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Repubblica democratica del Congo (DRC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza delle norme, compresi i seguenti:			**Gibuti**
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Guinea equatoriale, compresi i seguenti:			**Guinea equatoriale**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Eritrea**

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica gabonese responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di *Gabon Airlines, Afrijet* e *SN2AG*, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			**Repubblica gabonese**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Repubblica gabonese
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Repubblica gabonese
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Repubblica gabonese
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua* e *Indonesia Air Asia*, compresi i seguenti:			**Repubblica di Indonesia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Repubblica di Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Repubblica di Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Repubblica di Indonesia
BATIK AIR	121-050	BTK	Repubblica di Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Repubblica di Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica di Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica di Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica di Indonesia
EASTINDO	135-038	ESD	Repubblica di Indonesia
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
KOMALA INDONESIA	135-051	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica di Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica di Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
MARTABUANA ABADION	135-049	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica di Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
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
SKY AVIATION	121-028	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica di Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica di Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Repubblica di Indonesia
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Repubblica di Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica di Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	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*, 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
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	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
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Repubblica del Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Repubblica del Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Repubblica del Kazakhstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Repubblica del Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Repubblica del Kazakhstan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica del Kirghizistan**
AIR BISHKEK(ex EASTOK AVIA)	15	EAA	Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan
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	INT	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

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
TEZ JET	46	TEZ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme			**Liberia**
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Libia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Libia**
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

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
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Repubblica del Mozambico
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Repubblica del Mozambico
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:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Sconosciuto	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Sconosciuto	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Sconosciuto	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Sconosciuto	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Sconosciuto	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Sconosciuto	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Sconosciuto	Nepal

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Sconosciuto	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Sconosciuto	Nepal
TARA AIR	053/2009	Sconosciuto	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di *Philippine Airlines* e *Cebu Pacific Air*, compresi i seguenti:			**Repubblica delle Filippine**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Repubblica delle Filippine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CM AERO SERVICES	20110401	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine

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
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Repubblica delle Filippine
LION AIR	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Repubblica delle Filippine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Repubblica delle Filippine

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 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 responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Sierra Leone, compresi i seguenti:			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	SCONOSCIUTO	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	SCONOSCIUTO	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	SCONOSCIUTO	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	SCONOSCIUTO	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	SCONOSCIUTO	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica del Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Repubblica del Sudan
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

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
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 EUROPEA [1]

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 5 aeromobili del tipo Boeing B777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B737-700.	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Repubblica d'Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kazakhstan	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B 767, aeromobili del tipo Boeing B 757, aeromobili del tipo Airbus A319/320/321.	L'intera flotta, tranne: gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B 767, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B757, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Airbus A319/320/321, come indicato nel COA.	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP.	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET [2]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50, 2 aeromobili del tipo Falcon 900.	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Repubblica gabonese
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP.	Repubblica gabonese
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800.	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG.	Repubblica gabonese Repubblica del Sud Africa
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Repubblica del Ghana	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo DC8-63F.	L'intera flotta, tranne: 9G-TOP e 9G-RAC.	Repubblica del Ghana

[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
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo Airbus A300, 8 aeromobili del tipo Airbus A310, 1 aeromobile 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
AIR KORYO	GAC-COA/KOR-01	KOR	Repubblica popolare democratica di Corea	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU — 204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Repubblica popolare democratica di Corea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B 737, 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) Per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione Gabon Airlines è autorizzata a utilizzare unicamente l'aeromobile specifico indicato.
(4) 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).