REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/2322 DELLA COMMISSIONE

del 10 dicembre 2015

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 ([2]) della Commissione ha istituito l'elenco comunitario 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 trasmesse 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) La Commissione ha aggiornato il comitato per la sicurezza aerea in merito alle consultazioni congiunte in corso, avviate nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del regolamento (CE) n. 473/2006 ([4]), con le autorità competenti e i vettori aerei di Botswana, Filippine, Repubblica di Guinea, India, Indonesia, Iran, Iraq, Kazakhstan, Libano, Madagascar, Mozambico, Nepal, Sudan, Taiwan, Thailandia e Zambia. La Commissione ha inoltre fornito informazioni al comitato per la sicurezza aerea sulla situazione in Georgia, Libia, Sao Tomé e Principe, Tagikistan e Yemen e sulle consultazioni tecniche con la Federazione russa.

(6) L'AESA ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea i risultati dell'analisi dei rapporti di audit effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile («ICAO») nell'ambito dello *Universal Safety Oversight Audit Programme* («USOAP») dell'ICAO. In tale contesto, gli Stati membri sono stati invitati a dare la

([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).

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.

(7) L'AESA ha informato inoltre la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea dei risultati dell'analisi delle relazioni delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri (SAFA) in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([1]).

(8) L'AESA ha anche aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito ai progetti di assistenza tecnica attuati negli Stati interessati da misure o da azioni di monitoraggio a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005. Ha fornito informazioni riguardo ai programmi e alle richieste di ulteriore assistenza tecnica e di cooperazione dirette a migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile, al fine di contribuire a correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali dell'aviazione civile in vigore. In questo contesto, gli Stati membri sono stati invitati a rispondere a tali richieste su base bilaterale in coordinamento con la Commissione e con l'AESA. A questo riguardo la Commissione ha sottolineato l'utilità di fornire informazioni alla comunità internazionale del trasporto aereo, in particolare attraverso la banca dati SCAN (Safety Collaborative Assistance Network) dell'ICAO, in merito all'assistenza tecnica fornita dall'Unione e dai suoi Stati membri, allo scopo di migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.

(9) Eurocontrol ha aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea per quanto attiene alla situazione della funzione di allarme SAFA e alle statistiche attuali relative ai messaggi di allerta per i vettori aerei soggetti a divieto operativo.

Vettori aerei dell'Unione

(10) In seguito all'analisi svolta dall'AESA delle informazioni emerse dalle ispezioni di rampa effettuate su aeromobili di vettori aerei dell'Unione o dalle ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'AESA, nonché da ispezioni e audit specifici effettuati dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di applicazione delle norme e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. Malta ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito ad alcune azioni intraprese nei confronti di una serie di vettori aerei maltesi e l'Estonia ha riferito in merito alla situazione del vettore aereo *AS Avies*. Prima della riunione del comitato per la sicurezza aerea, la Grecia ha fornito informazioni su determinate azioni intraprese nei confronti di una serie di vettori aerei greci.

(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 del Botswana

(12) L'autorità per l'aviazione civile del Botswana («CAAB») ha fornito informazioni sui progressi in tema di risoluzione delle SSC e di altri problemi individuati dall'ICAO con lettera del 27 agosto 2015. La CAAB ha dimostrato di aver compiuto ulteriori progressi per quanto riguarda l'attuazione delle norme internazionali di sicurezza e ha stabilito contatti con l'ufficio regionale dell'ICAO per ricevere ulteriore assistenza nella risoluzione delle SSC e di altri problemi. La CAAB ha invitato l'ICAO a svolgere una missione coordinata di convalida dell'ICAO («ICVM») entro la fine del 2015, al fine di verificare la risoluzione delle SSC.

(13) La migliorata attuazione delle norme internazionali di sicurezza e le informazioni disponibili relative alla sicurezza non fanno propendere per un divieto o per restrizioni delle attività dei vettori aerei certificati nel Botswana. La Commissione ritiene tuttavia che la situazione debba continuare ad essere monitorata con attenzione.

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

([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).

Vettori aerei della Repubblica di Guinea

(15) Come convenuto nel corso della riunione tecnica con la Commissione svoltasi a Bruxelles nel gennaio 2013, l'autorità competente della Repubblica di Guinea, la *Direction nationale de l'aviation civile* («DNAC»), ha periodicamente trasmesso informazioni alla Commissione 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.

(16) L'ultima relazione sui progressi compiuti presentata dalla DNAC e pervenuta alla Commissione il 10 agosto 2015 illustra le attività e gli sviluppi più recenti riguardanti l'attuazione del piano di azioni correttive, che si concentra al momento sullo stato del processo di certificazione dei vettori aerei e sull'immatricolazione degli aeromobili. A fine marzo 2013 sono stati sospesi tutti i certificati di operatore aereo («COA») precedentemente in vigore. La certificazione di piena conformità all'ICAO (5 fasi) dei vettori aerei *Eagle Air* e *PROBIZ Guinée* si è conclusa e tali vettori aerei hanno ottenuto i COA rispettivamente il 10 aprile 2015 (COA n. 1/DNAC/2015) e il 4 agosto 2015 (COA n. 2/DNAC/2015). Anche altri quattro vettori, vale a dire *Konair, Sahel Aviation Guinée, Fly Nimba Airlines* e *Ijet Aviation*, hanno avviato la procedura di certificazione.

(17) L'immatricolazione degli aeromobili è proseguita e la DNAC ha riferito che sono stati aggiunti cinque nuovi aeromobili al registro aeronautico.

(18) La progressiva attuazione del piano di azioni correttive, secondo quanto approvato dall'ICAO nel dicembre 2012, e le informazioni disponibili in materia di sicurezza non giustificano attualmente la decisione di imporre un divieto o restrizioni operative ai vettori aerei certificati nella Repubblica di Guinea. La situazione tuttavia dovrebbe continuare ad essere monitorata con attenzione.

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

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

Vettori aerei dell'India

(21) Il 20 ottobre 2015 si sono tenute consultazioni tecniche tra la Commissione, l'AESA, gli Stati membri e i rappresentanti della direzione generale dell'aviazione civile indiana («DGCA indiana») e del vettore aereo *Air India*. La DGCA indiana ha fornito ulteriori dettagli per quanto riguarda le misure di sostenibilità in corso, adottate in relazione alla sua capacità di supervisione della sicurezza. Le consultazioni tecniche hanno rappresentato anche un'opportunità per discutere con la DGCA indiana l'interazione tra i vettori aerei indiani e il programma SAFA.

(22) Tali consultazioni hanno evidenziato che, anche se la DGCA indiana ha attuato alcune misure per verificare la sostenibilità dei miglioramenti in materia di sicurezza aerea adottati finora, sono necessari ulteriori interventi in diversi settori. D'altro canto la DGCA indiana si sta avvalendo della banca dati SAFA per monitorare le prestazioni dei vettori aerei indiani nell'ambito del programma SAFA. Ciò è dimostrato, tra l'altro, dal fatto che la DGCA indiana ha riferito di aver avuto un incontro con *Air India* nel giugno 2015 per discutere delle procedure interne a *Air India* che riguardano le modalità con cui quest'ultima gestisce le sue prestazioni nell'ambito del programma SAFA.

(23) *Air India* ha fornito una panoramica del proprio sistema di gestione della sicurezza, una sintesi delle informazioni statistiche SAFA per flotta, degli esempi della sua strategia di comunicazione del programma di gestione della sicurezza e delle informazioni sulla procedura SAFA che ha attuato per il miglioramento continuo.

(24) Con le lettere datate 29 ottobre 2015, che davano seguito alle consultazioni tecniche, la Commissione ha ribadito alla DGCA indiana una serie di indicazioni, compresa la raccomandazione di monitorare più attentamente le prestazioni SAFA dei vettori aerei indiani. La Commissione ha inoltre comunicato a *Air India* che i progressi compiuti per quanto riguarda la gestione della procedura SAFA devono essere dimostrati attraverso le prestazioni

nell'ambito del programma SAFA. Sia la DGCA indiana che *Air India* sono stati informati delle responsabilità dell'AESA a norma del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione ([1]) (parte TCO) di effettuare valutazioni della sicurezza di operatori di paesi terzi e del fatto che le prestazioni nell'ambito del programma SAFA sono uno degli elementi chiave considerati dall'AESA nel corso di tali valutazioni.

(25) La Commissione ha preso atto delle informazioni fornite dalla DGCA indiana e da *Air India*. Non si è ritenuto in questa occasione di dover imporre divieti o restrizioni operative ai vettori aerei certificati in India, ma si è considerato opportuno svolgere ulteriori consultazioni tecniche al fine di consentire un dialogo continuo sulle questioni relative alla sicurezza.

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

(27) La Commissione intende proseguire le consultazioni ufficiali con la DGCA indiana, conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.

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

Vettori aerei dell'Indonesia

(29) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti dell'Indonesia, la direzione generale dell'aviazione civile indonesiana («DGCA indonesiana»), al fine di monitorare i progressi compiuti da quest'ultima 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. A seguito dell'audit dell'ICAO del maggio 2014, la DGCA indonesiana ha messo a punto un piano di azioni correttive attualmente in fase di completamento. Su richiesta della DGCA indonesiana, è stata organizzata una riunione tecnica, tenutasi il 29 ottobre, tra la Commissione, l'AESA, alcuni Stati membri e la DGCA indonesiana e i vettori aerei *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air*. Questa riunione ha chiarito che le azioni correttive necessarie a correggere le criticità individuate nei precedenti audit sono in fase di elaborazione, ma si trovano ancora in varie fasi di attuazione. Il principale punto debole che è stato individuato riguarda lo svolgimento di ispezioni sui vettori aerei e sugli aeromobili. Le procedure per queste operazioni esistono, ma non sempre sono seguite nella pratica. Il numero di criticità rilevate nel corso delle ispezioni rimane basso e la comunicazione alle società interessate delle criticità rilevate in tali ispezioni non sempre avviene in conformità alle procedure applicabili. Mancano le procedure adeguate per dare seguito alle criticità rilevate, i provvedimenti presi attualmente per correggerle restano deficitari e le scadenze non sono rispettate e non sempre fatte applicare. La DGCA indonesiana deve occuparsi di circa 59 COA e alcuni di questi vettori aerei stanno crescendo a un ritmo molto elevato. È essenziale che la DGCA indonesiana tenga il passo di questi sviluppi.

(30) Il vettore aereo *Citilink* ha fornito informazioni circa lo sviluppo della società e la gestione della sicurezza all'interno della stessa. La crescita della società prosegue con circa otto nuovi aeromobili all'anno, mentre i sistemi e le procedure sembrano stabilizzarsi gradualmente. L'analisi dei dati di volo è migliorata e la società è consapevole dei rischi operativi. È stato istituito il sistema di gestione della sicurezza, che però deve maturare ulteriormente, anche in considerazione del basso tasso di segnalazione di incidenti ed eventi eccezionali.

(31) *Lion Air* e *Batik Air* hanno svolto la loro presentazione insieme, poiché appartengono allo stesso gruppo, *Lion Air*. La crescita di queste due compagnie aeree resta considerevole, si prevede che ciascuna riceverà circa 10 nuovi aeromobili nel 2016 e un numero analogo di aeromobili negli anni successivi. Le principali sfide per questi vettori aerei sono rappresentate dall'assunzione e dalla formazione di sufficiente personale in tutti i settori. Entrambi i vettori aerei hanno presentato piani per la formazione del personale di volo e per l'assunzione e la formazione di altro personale. I requisiti professionali minimi per i piloti neoassunti e i requisiti per essere promossi a capitano con *Lion Air* sono relativamente bassi, rispetto a un ambiente operativo spesso difficile. Per questo motivo, e a causa della rapida crescita del vettore aereo, *Lion Air* occupa un numero cospicuo di piloti relativamente inesperti. Ciò potrebbe essere connesso a un alto numero di avvicinamenti non stabilizzati e a un elevato rischio di incidenti in fase di atterraggio (atterraggi duri, uscite di pista). Un esempio di ciò è l'uscita di pista del vettore aereo *Batik Air* avvenuta il 6 novembre 2015. In merito a questo specifico incidente, la DGCA indonesiana e il vettore aereo *Batik Air* hanno intrapreso azioni immediate per indagare sulla dinamica dei fatti in

([1]) Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, 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 133 del 6.5.2014, pag. 12).

modo adeguato e adottare misure di mitigazione. Il sistema di controllo dei dati di volo è inoltre migliorato e sta portando a risultati significativi e a un aumento della sicurezza. Il sistema di gestione della sicurezza sembra essere ben sviluppato e, di recente, anche la segnalazione di incidenti ed eventi eccezionali ha iniziato a migliorare, sebbene la sua effettiva applicazione e l'individuazione dei pericoli debbano maturare ulteriormente. Dalla riunione è emerso chiaramente che i rischi per *Lion Air* e *Batik Air* sono la rapida crescita e la relativa inesperienza del personale di volo.

(32) La DGCA indonesiana è stata invitata a partecipare a un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea che si è tenuta il 25 novembre 2015. La DGCA indonesiana ha ribadito i punti presentati nel corso della riunione tecnica del 29 ottobre 2015. Tra questi figurano il programma di sorveglianza continua e le risultanze del sistema di gestione. Sono stati illustrati i risultati delle attività di sorveglianza sui quattro vettori aerei indonesiani che sono attualmente esclusi dal divieto generale imposto ai vettori aerei indonesiani, nonché sui tre vettori aerei presenti all'audizione. La DGCA indonesiana ha illustrato anche lo sviluppo del sistema di gestione dei rischi per la sicurezza. La DGCA indonesiana ha invitato la Commissione a effettuare visita di verifica in loco. Tale missione sarà un'occasione per esaminare i progressi e per determinare il livello di effettiva applicazione delle norme internazionali di sicurezza da parte dell'autorità e dei vettori aerei.

(33) I vettori aerei *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air* hanno illustrato lo sviluppo e l'attuazione dei loro sistemi di gestione della sicurezza, ampiamente in linea con la presentazione avvenuta nel corso della riunione tecnica del 29 ottobre.

(34) In una lettera del 22 ottobre 2015, la DGCA indonesiana ha informato la Commissione che dall'ultimo aggiornamento due nuovi vettori aerei hanno ottenuto il certificato di operatore aereo (COA), vale a dire *Alda Trans Papua*, cui è stato rilasciato il COA n. 135-054, e *WESTSTAR Aviation Indonesia*, cui è stato rilasciato il COA n. 135-059. Tuttavia, la DGCA indonesiana non ha fornito prove che la sorveglianza in materia di sicurezza dei suddetti vettori aerei sia effettuata in conformità alle norme di sicurezza internazionali. Nella stessa lettera la DGCA indonesiana ha comunicato alla Commissione che ai vettori *Pacific Royale Airways* (COA 121-045), *Air Maleo* (COA 121-041, solo trasporto merci nazionale), *Manunggal Air Service* (COA 121-020), *Nusantara Buana Air* (COA 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, COA 135-006) e *Asconusa Air Transport* (COA 135-022) è stato revocato il certificato di operatore aereo.

(35) Sebbene si siano registrati progressi dall'audit dell'ICAO di maggio 2014 e persino dalla riunione tecnica di ottobre, la verifica dei miglioramenti è una condizione essenziale per stabilire la fiducia, in materia di sicurezza, indispensabile per considerare un ulteriore allentamento del divieto operativo nei confronti dei vettori aerei indonesiani. Pertanto nel 2016 deve essere organizzata una visita di valutazione in loco dell'UE per raccogliere le informazioni necessarie. Al momento tuttavia non vi sono prove sufficienti a sostegno di un'eventuale decisione di attenuare ulteriormente il divieto operativo per i vettori aerei dell'Indonesia, anche riguardo a *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air*.

(36) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere *Alda Trans Papua* e *Weststar Aviation* nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006. *Pacific Royale Airways, Manunggal Air Service, Nusantara Buana Air, Survai Udara Penas* e *Asconusa Air Transport* andrebbero cancellati dall'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei dell'Iran

(37) Il vettore aereo *Iran Air*, certificato dall'organizzazione dell'aviazione civile della Repubblica islamica dell'Iran («CAOIRI»), è stato incluso nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 il 30 marzo 2010. Dopo una visita di valutazione in loco, le restrizioni operative per la flotta di *Iran Air* sono state ulteriormente specificate il 5 luglio 2010.

(38) *Iran Air* ha inviato alla Commissione informazioni sulla sua flotta attuale, corredate della pertinente documentazione, e ha chiesto di escludere gli aeromobili del tipo A320 dalle restrizioni operative, al fine di poter impiegare i nuovi aeromobili di tipo A320 all'interno dell'Unione. Secondo le informazioni fornite da *Iran Air*, l'età media della sua flotta di A320 è inferiore all'età media degli aeromobili che sono autorizzati a operare all'interno dell'Unione. *Iran Air* sostiene pertanto che l'esercizio di tale aeromobile è affidabile. Tuttavia, poiché non si è potuto procedere alla verifica delle prove fornite, non è possibile, sulla base delle informazioni attualmente a disposizione della Commissione, aggiungere nuovi aeromobili all'elenco degli aeromobili di *Iran Air* autorizzati ad operare all'interno dell'Unione.

(39) Secondo il COA di *Iran Air*, il numero di aeromobili dei tipi autorizzati ad operare all'interno dell'Unione è diminuito. L'elenco degli aeromobili soggetti a divieto di cui all'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 dovrebbe quindi essere modificato di conseguenza.

(40) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per rispecchiare la flotta attuale di aeromobili di *Iran Air* di cui all'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei dell'Iraq

(41) L'AESA ha scritto all'autorità per l'aviazione civile irachena («ICAA») in quattro distinte occasioni, dal 13 giugno 2014 al 16 marzo 2015, in merito a questioni di sicurezza relative alle prestazioni della *Iraqi Airways* nell'ambito del programma SAFA. I dati SAFA dimostrano la mancanza da parte di *Iraqi Airways* di un'analisi sufficientemente approfondita delle cause.

(42) *Iraqi Airways* ha richiesto all'AESA un'autorizzazione di operatore di paese terzo (TCO) il 20 agosto 2014. L'AESA ha valutato la domanda di autorizzazione TCO di *Iraqi Airways* in conformità ai requisiti della parte TCO.

(43) Nel condurre le valutazioni di sicurezza per l'autorizzazione TCO di *Iraqi Airways*, l'AESA ha manifestato forti riserve in merito all'incapacità di *Iraqi Airways* di rispondere alle criticità in materia di sicurezza che sono state rilevate e di presentare la documentazione relativa alla sicurezza in modo tempestivo. L'AESA ha dunque concluso che un'ulteriore valutazione non avrebbe portato al rilascio dell'autorizzazione a *Iraqi Airways* e che pertanto essa non soddisfaceva i requisiti applicabili del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione. Il 16 luglio 2015 l'AESA ha quindi respinto per gli evidenti motivi di sicurezza descritti sopra la domanda di autorizzazione TCO di *Iraqi Airways*.

(44) Il 28 settembre 2015 la Commissione ha scritto all'ICAA. La lettera costituisce l'apertura di consultazioni ufficiali con le autorità responsabili della sorveglianza regolamentare sui vettori aerei certificati in Iraq, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006. In tale lettera la Commissione ha spiegato che la base per l'avvio di tali consultazioni ufficiali era relativa alle prestazioni di sicurezza di *Iraqi Airways* nell'ambito del programma SAFA, nonché alla decisione negativa dell'AESA in merito alla domanda di autorizzazione TCO di *Iraqi Airways*.

(45) Il 27 ottobre 2015 la Commissione ha scritto all'ICAA e a *Iraqi Airways* per informare le parti che il caso di *Iraqi Airways* era stato iscritto all'ordine del giorno della riunione del comitato per la sicurezza aerea che si sarebbe tenuta dal 24 al 26 novembre 2015 e che sia l'ICAA sia *Iraqi Airways* avrebbero avuto l'opportunità di essere sentite presso il comitato per la sicurezza aerea in conformità del regolamento (CE) n. 2111/2005.

(46) Il 3 novembre 2015 si è svolta una videoconferenza tra la Commissione, l'AESA, gli Stati membri e i rappresentanti dell'ICAA e di *Iraqi Airways*. Durante tale videoconferenza, l'ICAA ha presentato una panoramica delle sue funzioni, compresi i principi di base dell'attuazione della sorveglianza in materia di sicurezza. Altre informazioni fornite dall'ICAA hanno tracciato il quadro della sorveglianza effettuata su *Iraqi Airways* e del modo in cui l'ICAA ha dato seguito alle informazioni relative al programma SAFA. La presentazione di *Iraqi Airways* nel corso della videoconferenza ha fornito tra l'altro una panoramica molto generale del suo sistema di gestione della sicurezza e della qualità e delle altre procedure connesse alla sicurezza.

(47) L'ICAA e *Iraqi Airways* sono state sentite dal comitato per la sicurezza aerea il 25 novembre 2015. L'ICAA ha riferito tra l'altro di essere responsabile della sorveglianza di sette titolari di COA, compresa *Iraqi Airways*. L'ICAA ha inoltre fornito una sintesi delle azioni pianificate al fine di rafforzare le sue capacità. L'AESA ha fornito informazioni sulle criticità in materia di sicurezza che hanno portato alla sua decisione negativa in merito all'autorizzazione TCO.

(48) *Iraqi Airways* ha presentato vari elementi, comprese le informazioni relative alla sua analisi SAFA e alle azioni che hanno dato seguito a tale analisi. La presentazione non ha fornito informazioni sufficienti sul funzionamento in dettaglio del sistema di gestione della sicurezza e della qualità di *Iraqi Airways*, né è stata di per sé sufficiente a rispondere alle criticità in materia di sicurezza che hanno portato alla decisione da parte dell'EASA di rifiutare l'autorizzazione TCO chiesta da *Iraqi Airways*.

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

(50) Poiché tale inclusione è una conseguenza diretta della decisione negativa dell'AESA in merito all'autorizzazione TCO, la Commissione intende riesaminare tale inclusione se e quando l'AESA comunicherà alla Commissione di ritenere soddisfatte le condizioni per una decisione positiva relativamente alla parte TCO nei confronti di *Iraqi Airways*.

Vettori aerei del Kazakhstan

(51) A partire da luglio 2009, tutti i vettori aerei certificati in Kazakhstan ad eccezione di uno sono soggetti a divieto operativo totale, principalmente a causa dell'incapacità dell'autorità responsabile della sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Kazakhstan (il comitato per l'aviazione civile del Kazakhstan, «CAC») di attuare e far applicare le norme di sicurezza internazionali. Una eccezione parziale è stata fatta per il vettore aereo *Air Astana*. *Air Astana* è stato incluso nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 ed è stato autorizzato a operare nell'Unione con parte della sua flotta e limitatamente al livello di operazioni di quel momento.

(52) Nel 2014, a seguito del miglioramento dei registri SAFA, *Air Astana* è stata autorizzata ad aumentare il livello di operazioni nell'Unione, ma solo con il tipo di aeromobile autorizzato a operare nell'Unione europea dal 2009.

(53) *Air Astana* è stata ricertificata dal CAC nell'aprile 2015 ed è stata sottoposta a un audit della sicurezza operativa («IOSA») della Associazione Internazionale del Trasporto Aereo («IATA») nel maggio 2015. Il vettore aereo ha fornito alla Commissione aggiornamenti periodici relativi alle sue operazioni di volo e alle sue attività di formazione e di manutenzione. L'audit di *Air Astana* effettuato dall'AESA nell'ottobre 2015 nel quadro della parte TCO non ha fornito alcun indizio di non conformità con le norme internazionali. *Air Astana* è stata ritenuta dotata di personale adeguato e gestita in modo efficace da una dirigenza internazionale competente, operante insieme a personale locale. La società ha sviluppato una cultura della sicurezza forte e credibile. La squadra di audit dell'AESA, non avendo riscontrato criticità, ha quindi raccomandato la concessione di un'autorizzazione TCO a *Air Astana*.

(54) Al fine di acquisire informazioni aggiornate sulle attività di sorveglianza in materia di sicurezza del Kazakhstan, la CAC è stata invitata per essere ascoltata in occasione della riunione del comitato per la sicurezza aerea del 24 novembre 2015. Essa ha precisato che sono in corso un certo numero di azioni per risolvere le carenze riscontrate dall'ICAO nel 2014 nell'ambito dell'ICVM, comprese le SSC nel settore delle operazioni di volo. Tali azioni comprendono l'istituzione di un programma di formazione per gli ispettori della sicurezza aerea e il miglioramento delle procedure relative alla certificazione degli operatori aerei e al rilascio di approvazioni specifiche. Per quanto riguarda le SSC, la CAC ha comunicato che la sua risoluzione è prevista per non prima della fine del 2015. Nel novembre 2015 le autorità competenti del Kazakstan hanno firmato inoltre un memorandum d'intesa con un fornitore di servizi di consulenza, allo scopo di innalzare il livello di attuazione effettiva delle norme di sicurezza pertinenti in Kazakistan. La CAC ha inoltre indicato che nel 2015 un totale di 12 operatori sotto la sua supervisione è stato ricertificato e che 5 COA sono stati revocati. Sebbene si tratti di sviluppi positivi, permangono importanti incertezze in merito al livello di conformità alle procedure di approvazione e di certificazione degli operatori aerei, nonché all'efficacia delle misure normative attuate per rispondere alle SSC.

(55) Anche *Air Astana* è stata invitata per essere ascoltata in occasione della riunione del comitato per la sicurezza aerea del 24 novembre 2015. *Air Astana* ha fornito elementi di prova per dimostrare di aver messo a punto una procedura di gestione della sicurezza stabile ed efficace per affrontare i rischi in materia di sicurezza, effettuare un'analisi approfondita delle cause e promuovere una cultura della sicurezza al suo interno. Il vettore aereo ha dimostrato la capacità di gestire i cambiamenti che interessano la portata e il volume delle sue attività in modo sicuro ed efficiente. *Air Astana* ha inoltre garantito che la sorveglianza della sua flotta è effettuata in conformità alle norme di sicurezza internazionali in vigore.

(56) Il vettore aereo *SCAT JSC*, certificato in Kazakstan, ha chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, che si è svolta il 24 novembre 2015. Il vettore in questione ha completato con successo una certificazione IOSA. Secondo le informazioni fornite dal vettore *SCAT JSC*, molti dei suoi aeromobili di tipo Boeing B-737 e B-757 sono stati immatricolati in Lituania. Sebbene la Commissione riconosca i progressi compiuti dal vettore *SCAT JSC*, quest'ultimo non è stato in grado di dimostrare che le sue operazioni di volo, nonché il mantenimento dell'aeronavigabilità e la manutenzione degli aeromobili, siano eseguiti in conformità alle norme di sicurezza applicabili.

(57) Alla luce delle informazioni a disposizione della Commissione, incluse quelle ricevute in occasione dell'audizione del 24 novembre 2015, si è concluso che il progetto di riforma normativa nel settore dell'aviazione civile in Kazakhstan sta lentamente compiendo progressi. Tuttavia, come prova di un progresso più approfondito, è necessario che le SSC rilevate dall'ICAO nel campo delle operazioni di volo siano risolte prima di prendere in considerazione un sostanziale allentamento delle restrizioni che si applicano attualmente ai vettori aerei sotto la sorveglianza del CAC diversi da *Air Astana*.

(58) Sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione, dei risultati positivi dell'audit TCO di *Air Astana* e delle spiegazioni da questa fornite nel corso dell'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, si è ritenuto che non sussistano le condizioni per il mantenimento di un divieto parziale relativo a *Air Astana*.

(59) Per quanto riguarda *SCAT JSC*, la Commissione intende esaminare ulteriormente questo caso, al fine di garantire che qualunque eventuale allentamento futuro del divieto operativo per il vettore *SCAT JSC* non presenti rischi per la sicurezza delle operazioni all'interno dell'Unione.

(60) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di cancellare *Air Astana* dall'elenco di cui all'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.

(61) 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* a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei del Libano

(62) Proseguono le consultazioni con l'autorità competente del Libano, l'autorità per l'aviazione civile libanese («CAA libanese»), al fine di poter confermare che il Libano sta attuando il piano di azioni correttive messo a punto in risposta alle risultanze e alle SSC rilevate nell'ambito della missione di convalida coordinata dell'ICAO («ICVM») del dicembre 2012.

(63) Il 4 novembre 2015 alcuni rappresentanti della CAA libanese e i vettori aerei *Middle East Airlines* e *Wings of Lebanon* hanno partecipato a una riunione tecnica a Bruxelles con la Commissione e l'AESA, per fornire un aggiornamento sui progressi compiuti dalla CAA libanese, principalmente in merito alla risoluzione delle SSC, alla istituzione di un comitato di autorità dell'aviazione civile e alla separazione delle funzioni di sorveglianza della sicurezza dalle funzioni di prestazione di servizi, entrambe attualmente di competenza della CAA libanese.

(64) La CAA libanese ha fornito all'ICAO ulteriori dettagli in merito alle SSC e ha presentato tali informazioni durante la riunione tecnica. La CAA libanese ha recentemente invitato l'ICAO a procedere a una verifica delle azioni correttive, ma tale verifica non ha ancora avuto luogo. Nel corso della riunione tecnica è emerso che la sua direzione per la sicurezza del volo, vale a dire la direzione responsabile della certificazione e della sorveglianza dei vettori aerei, ha una posizione più indipendente all'interno della CAA libanese, sebbene ciò non sia avvalorato da prove chiare.

(65) Il vettore aereo *Middle East Airlines* ha illustrato la sua gestione operativa e della sicurezza e ha dimostrato di avere il controllo delle procedure in settori critici per la sicurezza quali le operazioni di volo, la formazione dell'equipaggio, la gestione dell'aeronavigabilità e la gestione della qualità e della sicurezza. L'AESA ha fornito informazioni sul fatto che un recente incontro con *Middle East Airlines* nell'ambito della sua domanda di autorizzazione TCO aveva portato a risultati positivi. Il vettore aereo organizza periodicamente audit tenuti da terzi al fine di porre parziale rimedio al deficit di sorveglianza in materia di sicurezza della propria autorità e di migliorare ulteriormente l'attuazione delle norme di sicurezza internazionali.

(66) Il vettore aereo *Wings of Lebanon* ha illustrato l'esercizio del suo unico aeromobile e le procedure di sicurezza seguite. I principali responsabili di questo vettore aereo sono stati recentemente sostituiti e ciò ha portato ad un miglioramento delle procedure operative del vettore aereo, che costituisce un buon punto di partenza per lo sviluppo di un sistema di gestione della sicurezza.

(67) I miglioramenti al sistema di sorveglianza in materia di sicurezza, considerato che sono in aumento, uniti alle misure di mitigazione adottate da *Middle East Airlines* e alle informazioni disponibili in materia di sicurezza, non giustificano, in questa fase, una decisione di imporre divieti o restrizioni operative sui vettori aerei certificati in Libano. Tuttavia, per seguire la situazione più da vicino, è necessario che proseguano le consultazioni con le autorità libanesi a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.

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

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

Vettori aerei del Madagascar

(70) La Commissione ha proseguito le consultazioni con l'autorità per l'aviazione civile del Madagascar, l'*Aviation Civile de Madagascar* («ACM»). Su richiesta dell'ACM, il 2 ottobre 2015 si è tenuta una riunione a Bruxelles tra, da un lato, la Commissione, l'AESA e uno Stato membro e, dall'altro lato, l'ACM e il vettore aereo *Air Madagascar*.

(71) Nel corso di tale riunione, l'ACM e *Air Madagascar* hanno fornito informazioni sui progressi compiuti da entrambi, per quanto riguarda i rispettivi piani di azioni correttive e preventive attuati per correggere le carenze in materia di sicurezza di cui ai considerando da 66 a 74 del regolamento (UE) n. 390/2011. Sia l'ACM che *Air Madagascar* ritengono che tali carenze in materia di sicurezza siano state affrontate in modo adeguato; l'ACM ha richiesto una nuova valutazione delle restrizioni operative imposte a *Air Madagascar*.

(72) La Commissione ha preso atto dei progressi riferiti dall'ACM per quanto riguarda la correzione delle carenze individuate dall'ICAO e delle informazioni trasmesse dall'ACM e dal vettore aereo *Air Madagascar* per quanto riguarda i loro piani di azioni correttive e preventive. Pur riconoscendo i progressi compiuti dall'ACM e dal vettore aereo *Air Madagascar*, e anche considerando gli ulteriori progressi previsti, non sussistono le condizioni per un allentamento dell'attuale divieto parziale imposto a *Air Madagascar*. Resta necessaria una verifica dell'effettiva attuazione delle norme di sicurezza internazionali. L'ACM dovrà consolidare la sua esperienza in relazione alle nuove procedure da essa applicate. A tale riguardo, una visita di valutazione dell'Unione in Madagascar può essere prevista per il primo trimestre del 2016. Attualmente non esistono inoltre sufficienti elementi di prova per giustificare un eventuale allentamento delle restrizioni operative imposte ai vettori aerei del Madagascar.

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

Vettori aerei del Mozambico

(74) La missione di valutazione dell'UE che ha avuto luogo nell'aprile del 2015 ha permesso alla Commissione di concludere che, sebbene l'autorità competente per l'aviazione civile in Mozambico, l'*Instituto de Aviação Civil de Moçambique* («IACM»), abbia dimostrato di aver compiuto importanti passi avanti nell'applicazione delle norme di sicurezza internazionali, il sistema di sorveglianza della sicurezza in Mozambico presenta ancora gravi carenze. È stato quindi deciso che la Commissione, con il sostegno dell'AESA, fornirà assistenza tecnica allo IACM per contribuire a correggere le carenze che ancora sussistono e a concludere il processo di rafforzamento delle capacità interne indispensabili per raggiungere la necessaria sostenibilità.

(75) Un progetto di assistenza tecnica di lunga durata è stato avviato il 12 ottobre 2015 e proseguirà fino all'inizio di giugno 2016. La prima fase del progetto ha già prodotto alcuni risultati. Una revisione approfondita del quadro giuridico e dei regolamenti dell'aviazione civile applicabili ha portato all'individuazione di correzioni e miglioramenti da attuare successivamente. Si sta valutando la possibilità di adeguare i principi e la struttura di una serie di atti del diritto dell'Unione in materia di aviazione civile alle specificità del sistema dell'aviazione civile del Mozambico. Attualmente si sta predisponendo un'azione mirata per affrontare sistematicamente tutte le criticità rilevate nell'ambito del protocollo USOAP dell'ICAO al fine di migliorare in modo significativo il livello di applicazione effettiva. Sono stati presi contatti con tutti i vettori aerei ed è stato effettuato un riesame del loro stato di certificazione; è allo studio una serie di protocolli di cooperazione al fine di rafforzare alcuni dei settori più vulnerabili dell'IACM ed è stata avviata la ricerca di tutti i processi e le procedure interni all'IACM che richiedono una revisione significativa.

(76) Un progetto di assistenza tecnica di breve durata, iniziato il 14 settembre 2015 e concluso il 13 novembre 2015, ha fornito un addestramento «on-the-job» e degli orientamenti in materia di certificazione e sorveglianza degli aeroporti, concentrandosi in particolare sul nuovo aeroporto internazionale di Nacala e sull'aeroporto internazionale di Beira.

(77) Tuttavia la capacità della IACM di controllare le attività dell'aviazione civile in Mozambico non ha ancora raggiunto, in questa fase, un livello adeguato in conformità alle norme di sicurezza internazionali. Non sussistono quindi prove sufficienti a giustificare una decisione di allentamento del divieto operativo riguardante tutti i vettori aerei certificati in Mozambico.

(78) In base a un elenco fornito dalla IACM il 5 novembre 2015, sono stati certificati in Mozambico tre nuovi vettori aerei: *Ambassador Lda* (COA MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (COA MOZ-18) e *Inaer Aviation Mozambique Lda* (COA MOZ-19). La IACM non è stata tuttavia in grado di fornire le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza dei suddetti vettori aerei è assicurata in conformità alle norme internazionali di sicurezza. Con lo stesso elenco, la IACM ha informato la Commissione che i COA dei vettori aerei *Aero-Serviços Sarl* (COA MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (COA MOZ-05) e *Unique Air Charter Lda* (COA MOZ-13), precedentemente sospesi durante la procedura di ricertificazione, sono stati ora revocati a causa del mancato completamento della procedura.

(79) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene pertanto che l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato per includere nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 i vettori aerei *Ambassador Lda, Everett Aviation Lda* e *Inaer Aviation Mozambique Lda* e per cancellare da tale elenco i vettori *Aero-Serviços Sarl, Emílio Air Charter Lda* e *Unique Air Charter Lda*.

Vettori aerei del Nepal

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

(81) La Commissione e l'AESA hanno visitato la CAAN dal 5 al 9 ottobre 2015. Per l'AESA lo scopo della visita in loco era di fornire assistenza tecnica sotto forma di una valutazione dei progressi da parte della CAAN in relazione alle risultanze dell'audit dell'ICAO e a di rivedere la tabella di marcia da includere e di fornire raccomandazioni per risolvere le restanti criticità. La Commissione ha partecipato a questa visita in loco per riesaminare i progressi della CAAN in relazione alle carenze che hanno portato al divieto imposto ai vettori aerei nepalesi nel dicembre 2013.

(82) La visita in loco ha confermato che la CAAN ha compiuto dei progressi per quanto riguarda l'attuazione delle norme di sicurezza internazionali. Secondo l'ICAO il piano di azioni correttive elaborate dalla CAAN risponde pienamente alle criticità riscontrate, comprese quelle che hanno portato alle SSC dell'ICAO. Tuttavia non è stato possibile verificare l'attuazione di tali azioni durante la visita in loco. Le SSC relative alle operazioni di volo sono ancora valide. La CAAN prevede una missione del *Regional Office Safety Team* dell'ICAO nel dicembre 2015 per effettuare una valutazione iniziale dell'attuazione delle azioni correttive, in vista di un eventuale ICVM nel primo trimestre del 2016, nel corso del quale l'ICAO potrebbe verificare l'effettiva attuazione delle azioni correttive. La CAAN applica un regolare programma di audit a tutti i vettori aerei e ad altri fornitori di servizi sotto il suo controllo. Il programma di ispezione deve tuttavia essere ulteriormente sviluppato.

(83) Nel corso di una riunione con il ministro del turismo, della cultura e dell'aviazione civile nepalese, si è sottolineato come il conferimento di pieni poteri alla CAAN, affinché possa esercitare le sue funzioni connesse alla sicurezza in modo indipendente rispetto al livello politico e possa dotarsi di sufficiente personale qualificato, sia un elemento necessario al miglioramento del sistema di sorveglianza dell'aviazione in Nepal. Il ministro ha comunicato che sono in preparazione ulteriori modifiche della legge sull'aviazione civile del Nepal per affrontare le questioni istituzionali e l'indipendenza della funzione di sorveglianza della sicurezza dai fornitori di servizi, e che la CAAN gode del pieno sostegno per la soluzione di tutte le criticità rilevate.

(84) Il 7 e 8 ottobre 2015, i vettori aerei *Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air* e *Nepal Airlines Corporation*, immatricolati in Nepal, sono stati visitati dalla Commissione e dall'AESA al fine di svolgere un'analisi degli sviluppi intercorsi dalla precedente visita nel febbraio 2014. Tutti e quattro i vettori aerei sono stati ricertificati in conformità all'approccio in cinque fasi di avvicinamento e la CAAN svolge la sua regolare attività di sorveglianza. Lo sviluppo dei sistemi di gestione della sicurezza e della cultura della sicurezza all'interno di tali vettori aerei è a diverse fasi di maturità e, sebbene alcuni di essi siano chiaramente più avanzati di altri, attualmente nessuno di questi vettori aerei soddisfa gli standard di sicurezza internazionali applicabili.

(85) La CAAN ha inoltre comunicato il rilascio del COA per due nuovi vettori aerei: il 13 novembre 2014 è stato rilasciato il COA numero 083/2014 per *Saurya Airlines* e il 9 marzo 2015 è stato rilasciato il COA numero 084/2015 per *Himalaya Airlines*. La CAAN non è stata tuttavia in grado di fornire le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza dei suddetti vettori aerei è assicurata in conformità alle norme internazionali di sicurezza.

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

Vettori aerei delle Filippine

(87) La Commissione, l'AESA e gli Stati membri hanno monitorato da vicino le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nelle Filippine e operanti nell'Unione, anche mediante l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da effettuarsi su vettori aerei delle Filippine, in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.

(88) Prima della riunione del comitato per la sicurezza aerea, l'autorità per l'aviazione civile delle Filippine («CAAP») ha fornito alla Commissione determinate informazioni tecniche concernenti la sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei certificati nelle Filippine, precisando che attualmente vi sono 38 titolari di COA attivi nelle Filippine. La dirigenza della CAAP, che finora ha contribuito ai miglioramenti dell'aviazione civile nelle Filippine, rimane in carica e si è impegnata ad attuare il suo programma di miglioramento continuo. Inoltre le informazioni fornite dalla CAAP e l'analisi delle informazioni disponibili sugli incidenti gravi e meno gravi non indicano che vi siano tendenze preoccupanti relative ai vettori aerei certificati nelle Filippine.

(89) I vettori *Philippine Airlines, Air Philippines' Corporation* e *Cebu Pacific Air* sono tutti stati oggetto di recenti ispezioni di rampa SAFA. Le relazioni non segnalano tendenze negative connesse a tali ispezioni di rampa SAFA.

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

(91) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei delle Filippine alle norme di sicurezza internazionali, attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Federazione russa

(92) La Commissione, l'AESA e gli Stati membri hanno continuato a monitorare da vicino le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa e operanti nell'Unione, anche mediante l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa da effettuarsi su determinati vettori aerei russi, in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.

(93) Il 23 ottobre 2015, la Commissione, assistita dall'AESA e da uno Stato membro, ha incontrato i rappresentanti dell'agenzia federale russa del trasporto aereo («FATA»). Lo scopo della riunione era quello di rivedere le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei russi sulla base delle ispezioni di rampa SAFA per il periodo compreso tra il 20 settembre 2014 e il 19 ottobre 2015 e di individuare i casi che meritano un'attenzione particolare.

(94) Nel corso della riunione la Commissione ha sottolineato la mancanza di una corretta analisi approfondita delle cause da parte di alcuni operatori con un coefficiente SAFA pari o superiore a 2. La FATA ha dichiarato che le criticità individuate durante i controlli SAFA sono periodicamente analizzate e che l'efficacia delle azioni correttive degli operatori è costantemente monitorata. La FATA si è impegnata a seguire quei casi di inadempienza che non erano stati ancora adeguatamente corretti e ad aggiornare la Commissione sulla loro situazione. La FATA ha anche fornito un aggiornamento sui recenti casi di sospensione e revoca dei COA di vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza.

(95) Sulla base delle informazioni disponibili, si è giunti alla conclusione che non fosse necessaria un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea delle autorità dell'aviazione russa o dei vettori aerei certificati nella Federazione russa. Si è tuttavia deciso di continuare a tenere riunioni periodiche tra gli esperti della sicurezza della Commissione e delle autorità russe almeno una volta prima di ogni riunione del comitato per la sicurezza aerea.

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

(97) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei della Federazione russa alle norme di sicurezza internazionali, attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

(98) Qualora tali ispezioni dovessero evidenziare un rischio imminente per la sicurezza derivante dall'inosservanza delle pertinenti norme di sicurezza, la Commissione potrebbe vedersi costretta a prendere misure nei confronti di vettori aerei della Federazione russa a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Sudan

(99) L'autorità per l'aviazione civile sudanese («SCAA») si è mantenuta regolarmente in contatto con la Commissione, in particolare per quanto riguarda la valutazione dei vettori aerei registrati in Sudan. Le attività di sorveglianza della SCAA sono migliorate rispetto al numero di vettori aerei. La SCAA ha inizialmente confermato la sua disponibilità a ricevere una visita di valutazione in loco nell'ottobre 2015, ma successivamente ha richiesto un rinvio della visita al 2016, in modo da consentire a se stessa e ai vettori aerei di avere più tempo per attuare le norme di sicurezza internazionali.

(100) Dovrà essere svolta una missione UE di valutazione della sicurezza, al fine di accertare che le norme di sicurezza internazionali siano soddisfatte dalla SCAA e dai vettori aerei certificati in Sudan.

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

Vettori aerei di Taiwan

(102) Visti i due incidenti mortali registrati dal vettore aereo *TransAsia Airways («TNA»)* negli ultimi 18 mesi, la Commissione ha avviato consultazioni formali con l'autorità per l'aviazione civile di Taiwan («CAA») a norma delle disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione. In questo contesto, la CAA e il vettore aereo *TNA* sono stati invitati a una riunione tecnica, tenutasi il 19 ottobre 2015 a Bruxelles, con la Commissione e l'AESA al fine di discutere il sistema di sorveglianza della sicurezza attuato dalla CAA e le prestazioni in materia del vettore *TNA*.

(103) Nel corso di tale riunione, la CAA ha comunicato che il suo sistema di sorveglianza della sicurezza si basa sulle norme e sulle pratiche raccomandate dell'ICAO e, facendo riferimento agli otto elementi critici dell'ICAO, ha spiegato in che modo adempie alle sue responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza. La CAA ha fornito informazioni più dettagliate sulle azioni avviate dopo gli incidenti degli ultimi due anni che hanno visto il coinvolgimento del vettore aereo *TNA*. In conformità alla legislazione di Taiwan, la CAA ha inoltre bloccato il livello delle operazioni aeree svolte dal vettore aereo *TNA* per un periodo di un anno a decorrere dalla data del secondo incidente. La CAA ha infine sottolineato il suo impegno per l'attuazione dell'allegato 19 dell'ICAO e ha annunciato che procederà a una valutazione del sistema di gestione della sicurezza (SMS) di tutti i vettori aerei certificati a Taiwan entro la fine del 2017.

(104) Nel corso della stessa riunione, il vettore aereo *TNA* ha reso noto alla Commissione di aver sviluppato e attuato, dopo gli incidenti mortali del 2014 e del 2015, un piano d'azione per il miglioramento della sicurezza di volo che concerne le seguenti aree: miglioramento della cultura d'impresa, ingegneria dell'organizzazione, attuazione dell'SMS, formazione e valutazione dei risultati. Il vettore aereo *TNA* ha inoltre riferito di aver effettuato cambiamenti significativi all'organizzazione della società durante il 2015, consistiti nell'arrivo di nuove persone nell'alta dirigenza, nella creazione di un reparto dedito al controllo della qualità, nell'istituzione di un comitato per la sicurezza di volo per la promozione e l'elaborazione di politiche in materia di sicurezza e nel rinnovamento della flotta affinché nel 2016 la sua età media sia di quattro anni. Sono state inoltre intraprese azioni specifiche al fine di migliorare la formazione del personale di volo. Oltre alle attività di sorveglianza svolte dalla CAA, nel 2015 la ATR e la *Flight Safety Foundation* hanno svolto visite di valutazione con l'assistenza di Airbus e di Bureau Veritas. Dalle due visite di valutazione in loco è scaturita una serie di raccomandazioni che sono state considerate nel piano di azioni correttive successivamente sviluppato dal vettore aereo *TNA*.

(105) Al termine della riunione la CAA ha concluso ribadendo che tutti gli aspetti del settore dell'aviazione a Taiwan sono in linea con le norme internazionali stabilite dall'ICAO e si è impegnata a continuare a monitorare da vicino le prestazioni in materia di sicurezza del vettore aereo *TNA* e l'attuazione dei piani di azioni correttive e preventive.

(106) Sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione, si è ritenuto che non fosse necessario far comparire la CAA e il vettore aereo *TNA* dinanzi al comitato per la sicurezza aerea e che non occorre imporre alcun divieto operativo ai vettori aerei di Taiwan. La CAA e il vettore aereo *TNA* hanno tuttavia convenuto ulteriori consultazioni tecniche al fine di consentire alla Commissione di seguire l'attuazione dei rispettivi piani di azioni correttive e preventive e di fare sì che le questioni relative alla sicurezza possano essere discusse su base continuativa.

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

(108) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti, attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa dei vettori certificati a Taiwan, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Thailandia

(109) Con lettera del 14 ottobre 2015, l'autorità per l'aviazione civile della Thailandia («CAA della Thailandia») ha informato la Commissione in merito ai progressi compiuti nell'attuazione delle azioni correttive relative alle SSC rilevate dall'ICAO e alle altre carenze riscontrate dall'ICAO e dall'amministrazione federale dell'aviazione. È stato rilevato che il governo della Thailandia è riuscito a riorganizzare l'ex direzione dell'aviazione civile, trasformandola in una CAA autonoma della Thailandia, nel giro di pochi mesi. La CAA della Thailandia ha assunto nuovi tecnici e personale d'ispezione aggiuntivo e sta continuando ad assumere nuovo personale.

(110) Dal 9 al 12 novembre 2015, l'AESA ha effettuato una visita in Thailandia, inclusa la CAA della Thailandia, per riesaminare i casi di non conformità individuati dall'ICAO, alla luce delle domande di autorizzazione TCO da parte di due vettori aerei thailandesi. Le osservazioni formulate dall'AESA sono coerenti con le risultanze dell'ICAO. L'AESA ha riscontrato che la CAA della Thailandia è oberata e relativamente inefficiente, ma ha anche osservato sviluppi incoraggianti. Perché vi siano ulteriori sviluppi sono necessari il sostegno politico e un tempo sufficiente e realistico per l'attuazione di azioni correttive in modo sostenibile.

(111) Su richiesta del governo della Thailandia è stata organizzata una riunione tecnica il 23 novembre 2015, alla quale hanno partecipato la Commissione, l'AESA, alti funzionari del governo thailandese, funzionari della CAA della Thailandia e rappresentanti del vettore aereo *Thai Airways International*. Le informazioni fornite nel corso di tale riunione sui miglioramenti del sistema dell'aviazione civile tailandese sono state ritenute significative per il comitato per la sicurezza aerea.

(112) La delegazione tailandese è stata quindi invitata a partecipare a un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, che si è tenuta il 25 novembre. La CAA della Thailandia ha presentato i miglioramenti organizzativi e il piano di azioni di breve, medio e lungo periodo, che dovrebbero correggere le criticità riscontrate dall'ICAO e risolvere le SSC. Per quanto riguarda i tempi di attuazione, il CAA della Thailandia ha spiegato che per loro è più importante realizzare un sistema di sicurezza dell'aviazione di alta qualità, piuttosto che fissare scadenze che non possono essere realisticamente rispettate. La CAA della Thailandia intende attuare i regolamenti europei sulla sicurezza aerea e sta stipulando contratti con l'AESA e altri partner europei per facilitare tale attuazione. *Thai Airways* ha illustrato lo sviluppo del vettore aereo, l'attuazione delle norme di sicurezza internazionali e la gestione della sicurezza nelle sue operazioni.

(113) Sebbene l'effettiva attuazione delle norme di sicurezza internazionali è a un livello basso, come dimostrato dai risultati dell'audit dell'ICAO del febbraio 2015, il governo e la CAA della Thailandia dimostrano un chiaro impegno a migliorare il sistema di sorveglianza della sicurezza in Thailandia e hanno fornito elementi di prova

del fatto che in un breve lasso di tempo sono già stati compiuti progressi in questo ambito. Inoltre le informazioni disponibili in materia di sicurezza sui vettori aerei dalla Thailandia non fanno propendere per una decisione di imporre un divieto o restrizioni operative. Per seguire la situazione più da vicino, è necessario che proseguano le consultazioni con le autorità della Thailandia a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.

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

(115) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti, attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa dei vettori certificati in Thailandia, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

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

Vettori aerei dello Zambia

(117) Il 4 settembre 2015 l'autorità per l'aviazione civile dello Zambia («ZCAA») ha fornito alla Commissione un aggiornamento sui lavori relativi al piano d'azione per la sicurezza dello Zambia, che mostra che sono stati compiuti buoni progressi. Alcune azioni tuttavia sono ancora in fase di completamento e non sono state portate a termine. Di comune accordo tra la Commissione e la ZCAA, si è deciso di rinviare una visita di valutazione dell'UE all'inizio del 2016.

(118) La ZCAA dovrebbe continuare ad adoperarsi per dare attuazione alle norme di sicurezza internazionali. La Commissione intende compiere ulteriori lavori preparatori per una visita di valutazione in loco all'inizio del 2016 per verificare l'attuazione di tali norme in Zambia.

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

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

(121) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 474/2006 è così modificato:

(1) l'allegato A è sostituito dal testo che figura nell'allegato A del presente regolamento;

(2) l'allegato B è sostituito dal testo che figura nell'allegato B del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 10 dicembre 2015

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

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NELL'UNIONE, CON ECCEZIONI [1]

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

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica del Benin**
AERO BENIN	PEA N. 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA N. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA N. 012/ MDCTTP-PR/ANAC/ DEA/SCS	BGL	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N. 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA N. 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	COB	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA N. 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/ SCS	BNR	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA N. 016/ 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

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
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (DRC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica democratica del Congo (DRC)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)

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
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza delle norme, compresi i seguenti:			**Gibuti**
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Guinea equatoriale**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC N. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC N. 005	NAS	Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica gabonese responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di *Afrijet* e *SN2AG*, ripresi nell'allegato B, compresi i seguenti:			**Repubblica gabonese**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Repubblica gabonese
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese

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
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Repubblica gabonese
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	Repubblica gabonese
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* e *Indonesia Air Asia,* compresi i seguenti:			**Repubblica di Indonesia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Repubblica di Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Repubblica di Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Repubblica di Indonesia
BATIK AIR	121-050	BTK	Repubblica di Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Repubblica di Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica di Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica di Indonesia

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
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
MARTABUANA ABADION	135-049	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
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MY INDO AIRLINES	121-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NAM AIR	121-058	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Repubblica di Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica di Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica di Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica di Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica di Indonesia
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Repubblica di Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Repubblica di Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica di Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Repubblica di Indonesia

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
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
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica di Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità 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	IND	Repubblica del Kirghizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Repubblica del Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TEZ JET	46	TEZ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	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
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**
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	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
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	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
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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Nepal responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica del Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Repubblica del Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
GOMA AIR	064/2010	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Repubblica del Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Repubblica del Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Sconosciuto	Repubblica del Nepal

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Repubblica del Nepal
SITA AIR	033/2000	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
TARA AIR	053/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Repubblica del Nepal
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Sao Tomé e Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Principe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	SCONOSCIUTO	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	SCONOSCIUTO	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	SCONOSCIUTO	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	SCONOSCIUTO	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	SCONOSCIUTO	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica del Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Repubblica del Sudan
BADR 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

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
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Repubblica del Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Repubblica del Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Repubblica del Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE [1]

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 6 aeromobili del tipo Boeing B777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B737-700.	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Repubblica d'Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP.	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50, 2 aeromobili del tipo Falcon 900.	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Repubblica gabonese
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800.	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG.	Repubblica gabonese; Repubblica del Sud Africa
IRAN AIR [2]	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 10 aeromobili del tipo Airbus A300 e 2 aeromobili del tipo Airbus A310.	L'intera flotta, tranne: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	Repubblica islamica dell'Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Repubblica popolare democratica di Corea	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU-204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Repubblica popolare democratica di Corea

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B737, aeromobili del tipo ATR 72/42 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300.	L'intera flotta, tranne: aeromobili all'interno della flotta di Boeing B737, come menzionato sul COA, aeromobili all'interno della flotta di ATR 72/42, come menzionato sul COA; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Repubblica del Madagascar

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