

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 106



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

62° anno
17 aprile 2019

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2019/618 della Commissione, del 15 aprile 2019, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione ⁽¹⁾** 1

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/618 DELLA COMMISSIONE

del 15 aprile 2019

che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione ⁽²⁾ istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (2) Conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005 ⁽³⁾, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea («AESA») hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento di tale elenco. Dette informazioni sono state comunicate anche da paesi terzi e da organizzazioni internazionali. L'elenco dovrebbe essere aggiornato sulla base di tali informazioni.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o tramite le autorità responsabili della loro sorveglianza, in merito ai fatti salienti e alle considerazioni che costituirebbero la base della decisione di imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o di modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo figurante negli elenchi di cui agli allegati A e B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (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 sentiti nel corso di un'audizione dalla Commissione e dal comitato istituito dal regolamento (CE) n. 2111/2005 del Consiglio («il comitato per la sicurezza aerea»).
- (5) La Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea in merito alle consultazioni congiunte in corso, nel quadro dei regolamenti (CE) n. 2111/2005 e (CE) n. 473/2006 ⁽⁴⁾ della Commissione, con le autorità competenti e i vettori aerei di Angola, Bielorussia, Repubblica dominicana, Gabon, Indonesia, Moldova, Nepal, Russia e Venezuela. Ha informato inoltre il comitato per la sicurezza aerea riguardo alla situazione della sicurezza aerea in Guinea equatoriale, Iran, Kazakistan, Libia, Thailandia, Turkmenistan e Zambia.

⁽¹⁾ GUL 344 del 27.12.2005, pag. 15.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 84 del 23.3.2006, pag. 14).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005 (GUL 344 del 27.12.2005, pag. 15).

⁽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 ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 84 del 23.3.2006, pag. 8).

- (6) L'AESA ha inoltre informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito ai risultati delle analisi delle ispezioni di rampa effettuate nel quadro del programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri («SAFA») in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽⁵⁾.
- (7) L'AESA ha altresì informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito ai progetti di assistenza tecnica attuati nei paesi terzi interessati da un divieto operativo a norma del regolamento (CE) n. 474/2006. L'AESA ha fornito informazioni sui piani e sulle richieste di ulteriore assistenza tecnica e di cooperazione per migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile nei paesi terzi, nell'intento di aiutarle a correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali di sicurezza applicabili nel settore dell'aviazione civile. Gli Stati membri sono stati invitati a rispondere a tali richieste su base bilaterale, in coordinamento con la Commissione e l'AESA. A tale proposito la Commissione ha ribadito l'utilità di informare la comunità internazionale del trasporto aereo, in particolare attraverso la banca dati SCAN (*Safety Collaborative Assistance Network*) dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), riguardo all'assistenza tecnica prestata dall'Unione e dagli Stati membri ai paesi terzi per migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.
- (8) Eurocontrol ha aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sulla situazione della funzione di allarme del programma SAFA e degli operatori dei paesi terzi («TCO») e ha fornito le ultime statistiche relative ai messaggi di allerta per i vettori aerei soggetti a divieto operativo.

Vettori aerei dell'Unione

- (9) In seguito all'analisi, a cura dell'AESA, delle informazioni risultanti dalle ispezioni di rampa condotte sugli aeromobili di vettori aerei dell'Unione e dalle ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'AESA, nonché dalle ispezioni e dagli audit specifici effettuati dalle autorità aeronautiche nazionali, vari Stati membri hanno adottato determinate misure esecutive e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. La Bulgaria ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito ai provvedimenti adottati nei confronti dei vettori aerei certificati in tale paese.
- (10) Gli Stati membri hanno ribadito la propria disponibilità a intervenire secondo necessità nel caso in cui informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare l'esistenza di rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità dei vettori aerei dell'Unione alle pertinenti norme di sicurezza.

Vettori aerei dell'Angola

- (11) I vettori aerei certificati in Angola, ad eccezione di *TAAG Angola Airlines* («TAAG»), che figura nell'elenco di cui all'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006, modificato dal regolamento (CE) n. 619/2009 della Commissione ⁽⁶⁾, figurano attualmente nell'elenco di cui all'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006, modificato dal regolamento (CE) n. 1131/2008 della Commissione ⁽⁷⁾, e sono soggetti a divieto operativo totale.
- (12) Dal 10 al 14 dicembre 2018 esperti della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri hanno effettuato una visita di valutazione in loco dell'Unione in Angola presso gli uffici dell'autorità competente angolana *Instituto Nacional da Aviação Civil* («INAVIC») e presso tre vettori aerei certificati in tale paese, ossia *TAAG*, *SonAir* e *Heli Malongo*.
- (13) L'INAVIC segue un approccio alla sicurezza aerea che non prevede tecniche moderne di gestione della sicurezza aerea. L'Angola ha tuttavia compiuto progressi evidenti dall'ultima visita di valutazione in loco dell'Unione, effettuata nel giugno 2009. L'Angola ha aggiornato il suo quadro legislativo in materia di sicurezza aerea e ha elaborato nuove regolamentazioni tecniche, denominate *Normativas Técnicas Aeronáuticas* («NTA»). Le NTA riguardano quasi tutti gli annessi dell'ICAO, ad eccezione dell'annesso 19. L'INAVIC sta lavorando ad un'ulteriore revisione delle NTA. Ha elaborato e approvato internamente un insieme di procedure che contemplano gli obblighi di sorveglianza nel settore dell'aviazione. Permangono tuttavia alcune carenze a livello di procedure interne, controllo dei documenti, registrazione coerente dei fascicoli e formazione degli ispettori. A fronte di tali carenze, gli attuali dirigenti dell'INAVIC hanno espresso chiaramente la volontà di migliorare la capacità e l'efficacia dell'INAVIC nelle sue attività quotidiane. L'INAVIC dovrebbe attuare una funzione di gestione della qualità.

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 619/2009 della Commissione, del 13 luglio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 182 del 15.7.2009, pag. 4).

⁽⁷⁾ Regolamento (CE) n. 1131/2008 della Commissione, del 14 novembre 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 306 del 15.11.2008, pag. 47).

- (14) La valutazione in loco dell'Unione ha portato alla formulazione di 15 osservazioni riguardanti le attività di sorveglianza dell'INAVIC. Ha inoltre concluso che, sebbene l'INAVIC abbia sviluppato determinate capacità per sorvegliare le attività di trasporto aereo in Angola, sono indispensabili ulteriori miglioramenti affinché sia in grado di affrontare le emergenti carenze in materia di sicurezza.
- (15) TAAG è il vettore di bandiera dell'Angola. TAAG dispone di un sistema di gestione della sicurezza solido ed efficiente che genera dati utili per il vettore aereo. I dirigenti ai vertici della società hanno una buona comprensione di tali sistemi e li utilizzano allo scopo di individuare i rischi e adottare i provvedimenti opportuni per attenuare i rischi più elevati, portandoli a livelli accettabili. Il sistema di gestione della qualità è valido ed efficace.
- (16) TAAG ha elaborato i manuali necessari, tra i quali si annoverano il manuale di controllo della manutenzione, il manuale delle procedure di manutenzione, il manuale delle norme di prestazione delle operazioni di lungo raggio con velivoli bimotori e il manuale della separazione verticale minima ridotta, contenenti le strategie e la descrizione dettagliata delle procedure ad esse associate, approvate dall'INAVIC. Il personale abilitato alla certificazione riceve una formazione adeguata sui tipi di aeromobile utilizzati. Complessivamente TAAG si avvale di personale ed equipaggi professionali che dispongono di sistemi funzionali per gestire le varie operazioni. La direzione riceve informazioni e analisi in merito alla sicurezza e alla qualità e agisce di conseguenza, diffonde tali informazioni e adotta provvedimenti mediante pubblicazioni interne, in formato elettronico o in altro formato. Gli ultimi risultati pubblicati dell'audit della sicurezza operativa (*Operational Safety Audit — IOSA*) dell'IATA rivelano un tasso di conformità del 99,3 %.
- (17) *SonAir* possiede un sistema di gestione della sicurezza e un sistema di gestione della qualità entrambi operativi, ma la valutazione in loco dell'Unione ha individuato gravi carenze che richiedono miglioramenti urgenti. *SonAir* non svolge tutte le attività conformemente alle prescrizioni del manuale di gestione della sicurezza, la formazione in materia di sicurezza non è pienamente attuata, la gestione del cambiamento è effettuata solo in modo superficiale e nell'ultimo anno non sono stati realizzati audit della sicurezza. Per quanto riguarda il sistema di gestione della qualità, il vettore non ha saputo dimostrare l'effettiva esecuzione di tutti gli audit previsti dal programma annuale di audit. La valutazione in loco dell'Unione ha inoltre concluso che il sistema amministrativo predisposto per la verifica dei rilievi non era stato correttamente utilizzato. Nel settore delle operazioni di volo, *SonAir* tiene conto di tutte le prescrizioni nello stabilire i turni degli equipaggi. Tuttavia, dal momento che sono state constatate incongruenze in alcune delle registrazioni relative alla formazione comprese nel campione, *SonAir* dovrebbe adottare provvedimenti opportuni per garantire che le procedure siano definite e applicate in modo coerente.
- (18) *Heli Malongo* gestisce un sistema di monitoraggio della conformità, un sistema di gestione della sicurezza e un sistema di monitoraggio dei dati di volo totalmente informatizzati e integrati. L'interazione tra tali sistemi è funzionale. I manuali operativi attualmente approvati riflettono le operazioni effettuate e rispettano la regolamentazione applicabile in Angola. Per la manutenzione *Heli Malongo* ha sviluppato e attuato un sistema di garanzia della qualità solido e funzionale. Il manuale di controllo della manutenzione e il manuale delle procedure di manutenzione elaborati da *Heli Malongo* sono stati approvati dall'INAVIC e si fondano sulle raccomandazioni del costruttore dell'aeromobile. Le strutture sono adeguate e ben organizzate, con aree controllate dedicate allo stoccaggio e agli strumenti, compresi quelli calibrati. Gli addetti alla manutenzione ricevono una formazione adeguata sui tipi di aeromobili utilizzati e hanno accesso alle istruzioni richieste per l'aeronavigabilità continua.
- (19) Il 3 aprile 2019 la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno sentito l'INAVIC e i vettori aerei TAAG e *Heli Malongo*. L'INAVIC ha presentato le azioni intraprese a seguito della visita di valutazione in loco dell'Unione, comprese le modifiche apportate al quadro legislativo dell'Angola. Nel marzo 2019 è stata approvata la nuova legge sull'aviazione civile, ai sensi della quale l'INAVIC sarà riconosciuto come un ente autonomo sotto il profilo amministrativo e finanziario. L'INAVIC ha comunicato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea il suo impegno a migliorare l'effettiva applicazione delle norme di sicurezza internazionali, portandola a un livello superiore al 60 %, e a tal fine riceverà assistenza tecnica esterna. Entro la fine del 2019 l'INAVIC intende inoltre sviluppare e attuare una funzione di garanzia della qualità e una metodologia integrata volte a consentire l'uniformità di tutta la sua documentazione tecnica e l'accesso elettronico comune alla stessa.
- (20) L'INAVIC ha compiuto progressi per quanto riguarda l'attuazione delle norme internazionali di sicurezza. La Commissione accoglie con favore gli sforzi compiuti e incoraggia le autorità angolane e l'INAVIC a mantenere il loro impegno in tal senso. Le prove attualmente disponibili, risultanti in particolare dalla visita di valutazione in loco dell'Unione, non consentono tuttavia di concludere che i progressi compiuti siano sufficientemente solidi da permettere di depennare dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 tutti i vettori aerei registrati in Angola e sottoposti alla sorveglianza dell'INAVIC. L'INAVIC dovrebbe in effetti apportare ulteriori miglioramenti al suo sistema di sorveglianza della sicurezza nonché alla formazione dei suoi ispettori e alla standardizzazione dei metodi di lavoro di questi ultimi.
- (21) Nel corso dell'audizione TAAG e *Heli Malongo* hanno presentato i propri piani di azione correttivi in risposta alle osservazioni e alle raccomandazioni risultanti dalla visita di valutazione in loco dell'Unione. Una parte delle azioni descritte nei piani di azione correttivi è già stata attuata. Durante l'audizione entrambi i vettori aerei hanno dichiarato di disporre di sistemi solidi ed efficaci per gestire varie operazioni.

- (22) La Commissione conclude che TAAG e *Heli Malongo* sono entrambi in grado di garantire lo svolgimento delle rispettive operazioni in condizioni di sicurezza. La Commissione ritiene che vi siano sufficienti elementi di prova del fatto che entrambi i vettori rispettano la regolamentazione angolana e le norme di sicurezza internazionali applicabili. Per quanto riguarda TAAG l'AESA ha confermato che, relativamente ai TCO e al SAFA, questo vettore non suscita attualmente particolari problemi di sicurezza.
- (23) In conformità ai criteri comuni stabiliti nell'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione conclude che *Heli Malongo* dovrebbe essere depennato dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e che TAAG dovrebbe essere depennato dall'allegato B del medesimo regolamento. È pertanto opportuno modificare gli elenchi dei vettori aerei soggetti a divieto operativo nell'Unione di cui agli allegati A e B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (24) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dell'Angola alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'attribuzione della priorità nelle ispezioni di rampa da effettuare sui vettori aerei certificati in tale paese, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (25) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Bielorussia

- (26) Il 17 settembre 2018, a seguito dell'individuazione da parte dell'AESA di carenze in materia di sicurezza nel quadro della procedura di autorizzazione TCO, la Commissione ha avviato consultazioni con il Dipartimento dell'Aviazione della Bielorussia («AD-BLR») a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (27) Dall'11 al 15 marzo 2019 esperti della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri hanno effettuato una visita di valutazione in loco dell'Unione in Bielorussia presso gli uffici dell'AD-BLR e presso gli uffici di un certo numero di vettori aerei certificati in tale paese, segnatamente *Belavia Belarusian Airlines* («Belavia»), *Rubystar Airways* e *Transaviaexport Airlines*.
- (28) Nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione, l'AD-BLR ha fornito prove di cambiamenti significativi nel suo funzionamento, tra cui l'adozione di nuove direttive, di nuovi manuali interni e di nuove liste di controllo, l'istituzione presso il ministero dei Trasporti di un ispettorato specifico responsabile per il settore dell'aviazione e l'assunzione di nuovi ispettori. Tali azioni sono iniziate nel giugno 2018 con una modifica del codice dell'aviazione e gli interventi si sono intensificati in seguito all'avvio delle consultazioni tra la Commissione e l'AD-BLR il 17 settembre 2018. Nel 2018 l'AD-BLR ha anche avviato la ricertificazione di tutti i vettori aerei certificati in Bielorussia. Al momento della visita di valutazione in loco dell'Unione, l'AD-BLR aveva già completato la ricertificazione di due vettori aerei. È stato profuso un notevole impegno allo scopo di migliorare la conformità alle prescrizioni internazionali in materia di sicurezza.
- (29) Lo scambio di informazioni, rivelatosi difficoltoso nel 2018, è migliorato durante la visita di valutazione in loco dell'Unione. Dai risultati di quest'ultima emerge tuttavia la necessità di definire e attuare una tabella di marcia esaustiva, abbinata a un controllo dei processi e ad un attento monitoraggio, al fine di garantire una corretta individuazione e attenuazione dei rischi associati alla sicurezza. Nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione, l'AD-BLR ha fornito prove in merito al suo programma annuale di sorveglianza dei vettori aerei certificati in Bielorussia. Al momento della visita, sebbene fosse impegnato nell'assunzione del personale qualificato necessario, l'AD-BLR non disponeva ancora di personale sufficiente per svolgere tutte le attività di sorveglianza prescritte. È stato inoltre osservato che l'efficacia delle attività di sorveglianza potrebbe essere ulteriormente migliorata se tali attività fossero maggiormente basate sui risultati di una solida valutazione del rischio associato alla sicurezza.
- (30) La valutazione dei tre vettori aerei summenzionati era tesa a verificare la capacità dell'AD-BLR di assicurare che le operazioni effettuate dai vettori aerei certificati in Bielorussia fossero condotte in conformità alle norme di sicurezza internazionali. La visita di valutazione in loco dell'Unione ha concluso che è opportuno apportare miglioramenti, in particolare riguardo alle attività di sorveglianza dei vettori aerei certificati in Bielorussia. Non è stato tuttavia individuato alcun rischio imminente per la sicurezza che richieda misure aggiuntive, oltre a quelle già adottate dall'AESA durante la procedura di autorizzazione TCO.
- (31) Il 3 aprile 2018 la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno sentito l'AD-BLR. La delegazione dell'AD-BLR, costituita da una sola persona, ha fornito informazioni in merito a una serie di provvedimenti adottati per migliorare ulteriormente la sicurezza aerea in Bielorussia, in particolare per quanto riguarda l'assunzione e la formazione del personale, la revisione della regolamentazione e delle procedure nel settore dell'aviazione e lo sviluppo di nuove tecnologie digitali a sostegno delle attività di sorveglianza. Benché una parte delle informazioni fornite sia risultata utile al comitato per la sicurezza aerea, l'AD-BLR non è sempre riuscita a fornire risposte precise ai quesiti posti da detto comitato.

- (32) In base alle informazioni disponibili, compresi i risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione, avvenuta nel marzo 2019, e il piano d'azione correttivo comunicato il 29 marzo 2019, la Commissione ritiene che dal giugno 2018 l'AD-BLR abbia compiuto progressi nell'attuazione delle norme di sicurezza internazionali. È tuttavia auspicabile che l'AD-BLR continui a garantire risorse adeguate per le sue attività di sorveglianza della sicurezza. La Commissione ritiene inoltre che sia opportuno evitare qualsiasi correlazione tra considerazioni di ordine politico e considerazioni in materia di sicurezza.
- (33) Sebbene sussistano prove del fatto che le misure adottate dall'AD-BLR contribuiscono già al rafforzamento delle sue capacità per sorvegliare le attività di trasporto aereo in Bielorussia, la sua capacità di garantire che le operazioni dei vettori aerei certificati in tale paese siano condotte in conformità alle norme di sicurezza internazionali dovrebbe essere ulteriormente rafforzata. In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, a questo stadio, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei della Bielorussia.
- (34) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità della Bielorussia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'attribuzione della priorità nelle ispezioni di rampa effettuate sui vettori aerei certificati in tale paese, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (35) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Repubblica dominicana

- (36) Nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 non sono mai stati inclusi vettori aerei della Repubblica dominicana. Il 20 marzo 2019 l'AESA ha informato la Commissione riguardo alle carenze in materia di sicurezza individuate nel quadro della procedura di autorizzazione TCO. Cinque vettori aerei certificati dall'*Instituto Dominicano de Aviación Civil* («IDAC») hanno presentato domanda di autorizzazione come TCO; di questi soltanto due, *Helidosa Aviation Group, SA* e *Servicios Aéreos Profesionales, SA*, hanno però ottenuto la suddetta autorizzazione. Il 15 marzo 2019 l'AESA ha sospeso l'autorizzazione di *Servicios Aéreos Profesionales, SA* per motivi di sicurezza. I vettori aerei *Dominican Wings, SA* e *Sky High Aviation Services, S.R.L.* hanno ritirato le loro domande nel corso della valutazione iniziale effettuata dall'AESA. Il vettore aereo *Air Century, SA* ha ritirato la sua prima domanda nel 2017, non essendo riuscito a dimostrare la conformità alle norme di sicurezza applicabili, e ha presentato nuovamente domanda nel 2018.
- (37) I risultati dell'analisi delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA indicano che il coefficiente SAFA dei vettori aerei certificati dall'IDAC è superiore alla media mondiale. Dal ripetersi di alcuni rilievi SAFA si può ipotizzare la mancanza di un'adeguata cultura della sicurezza. Il numero complessivo di ispezioni SAFA è tuttavia limitato. La Commissione ha deciso di avviare consultazioni con l'IDAC conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (38) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, a questo stadio, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei della Repubblica dominicana.
- (39) 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 aerei certificati nella Repubblica dominicana, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (40) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Gabon

- (41) Le consultazioni tra la Commissione e l'autorità competente del Gabon, l'*Agence nationale de l'Aviation Civile* («ANAC»), sono proseguite con l'obiettivo di monitorare i progressi compiuti dall'ANAC per garantire la conformità del suo sistema di sorveglianza della sicurezza aerea alle norme di sicurezza internazionali. In tale contesto l'ANAC ha informato la Commissione in merito ai provvedimenti adottati per rafforzare l'attuazione degli elementi critici, nonché ai risultati preliminari della missione coordinata di convalida dell'I CAO («ICVM»), condotta dal 29 gennaio al 6 febbraio 2019.

- (42) In base alle informazioni fornite, la Commissione non è in grado di determinare pienamente la capacità dell'ANAC di garantire che le operazioni effettuate dai vettori aerei certificati in Gabon siano conformi alle norme di sicurezza internazionali. Di conseguenza saranno richieste informazioni supplementari e sarà organizzata una riunione tecnica per discutere la situazione della sorveglianza della sicurezza in Gabon.
- (43) Il 2 aprile 2019 le autorità competenti del Gabon hanno fornito alla Commissione la documentazione attestante che i vettori aerei *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* e *Nouvelle Air Affaires Gabon* non sono più in possesso di un certificato di operatore aereo («COA») valido. Tali vettori aerei dovrebbero pertanto essere depennati dall'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo nell'Unione.
- (44) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione dovrebbe essere modificato per depennare i vettori aerei *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* e *Sky Gabon* dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 e per depennare il vettore aereo *Nouvelle Air Affaires Gabon* dall'allegato B del medesimo regolamento.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (45) Nel giugno 2018 tutti i vettori dell'Indonesia sono stati depennati dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006, modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/871 della Commissione⁽⁸⁾. Al fine di continuare a monitorare il sistema di sorveglianza della sicurezza in Indonesia, la Commissione e la direzione generale dell'aviazione civile dell'Indonesia («DGCA Indonesia») hanno proseguito le consultazioni a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006. In tale contesto, con lettera datata 28 febbraio 2019, la DGCA Indonesia ha fornito alla Commissione informazioni supplementari e un aggiornamento sulle attività di sorveglianza della sicurezza per il periodo compreso tra settembre 2018 e febbraio 2019. Tra queste informazioni figuravano un elenco dei vettori aerei certificati in Indonesia, degli aeromobili immatricolati, delle attività di sorveglianza della sicurezza e delle misure esecutive adottate dalla DGCA Indonesia, nonché una versione aggiornata dei piani di azione correttivi («PAC») risultanti dalla visita di valutazione in loco dell'Unione nel marzo 2018. La DGCA Indonesia ha anche fornito aggiornamenti in merito all'attuazione del piano d'azione sulla navigazione basata sulle prestazioni (*Performance Based Navigation*, «PBN») e all'assistenza tecnica fornita alla DGCA Indonesia.
- (46) Con messaggio di posta elettronica del 16 gennaio, la DGCA Indonesia ha inviato informazioni in merito al processo di riorganizzazione in atto al suo interno, inteso ad allineare i suoi processi alle norme e alle pratiche raccomandate dell'ICAO. La DGCA Indonesia ha inoltre informato la Commissione dei gravi incidenti che hanno riguardato vettori aerei indonesiani.
- (47) Per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei, degli aeromobili e delle attività di sorveglianza, la DGCA Indonesia ha rilasciato un nuovo COA parte-121 e un nuovo COA parte-135. Per quanto riguarda le misure esecutive adottate, la DGCA Indonesia ha sospeso un COA parte-121, ha revocato un certificato di convalida, ha sospeso una licenza di pilota e ha inflitto tre sanzioni amministrative a titolari di COA parte-135. La DGCA Indonesia ha rafforzato la sorveglianza relativa alla parte medica del rilascio di licenze in risposta ai problemi individuati nel corso della visita di valutazione in loco dell'UE del marzo 2018 e ha sospeso sette detentori di licenza di esaminatore medico accreditato.
- (48) In seguito alla raccomandazione sull'attuazione della PBN, entro la fine del 2019 l'Indonesia prevede di attuare le procedure PBN in 19 dei 27 aeroporti internazionali. I progressi che si stanno compiendo nell'attuazione della PBN negli aeroporti interni e in quelli remoti non avvengono tuttavia allo stesso ritmo.
- (49) La DGCA Indonesia ha inoltre informato i servizi della Commissione in merito alla situazione delle azioni correttive a seguito della missione coordinata di convalida dell'ICAO svoltasi nel 2017. Il 25 luglio 2018 l'ICAO ha riesaminato il PAC sotto l'aspetto dell'aeronavigabilità. Tutte le azioni correttive sono state accettate, in toto o in parte, dall'ICAO.
- (50) La Commissione ha esaminato le informazioni ricevute e, con lettera datata 6 marzo 2019, ha chiesto ulteriori informazioni, in particolare sul numero di procedure interne della DGCA Indonesia ancora da completare, sul mancato rispetto delle scadenze da parte di uno dei vettori aerei e sulla recente fusione di *Garuda Indonesia* e *Sriwijaya*. Il 20 marzo 2019 la DGCA Indonesia ha inviato le informazioni richieste. Esaminata ulteriormente la questione, la Commissione ritiene che le spiegazioni fornite in merito al PAC, agli incidenti gravi e alle misure esecutive siano in ampia misura adeguate. Di conseguenza la maggior parte dei rilievi del PAC è stata chiusa e le nuove date proposte per la chiusura sono state accettate.

⁽⁸⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/871 della Commissione, del 14 giugno 2018, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni all'interno dell'Unione (GU L 152 del 15.6.2018, pag. 5).

- (51) Dopo il gravissimo incidente che ha riguardato il volo *Lion Air JT610* il 29 ottobre 2018, la DGCA Indonesia continua a fornire informazioni sui provvedimenti adottati. In seguito al disastro aereo che ha riguardato il volo *Ethiopian Airlines ET302*, precipitato il 10 marzo 2019, la DGCA Indonesia ha informato la Commissione della sua decisione di sospendere a titolo precauzionale i voli della flotta di Boeing 737 MAX in servizio presso *Lion Air* e *Garuda Indonesia*.
- (52) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che, per quanto riguarda i vettori aerei dell'Indonesia, a questo stadio non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (53) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dell'Indonesia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'attribuzione della priorità nelle ispezioni di rampa effettuate sui vettori aerei certificati in tale paese, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (54) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Moldavia

- (55) Nel settembre 2018 la Commissione ha informato l'autorità dell'aviazione civile della Moldavia («CAAM») circa determinati problemi di sicurezza connessi ai vettori aerei certificati da tale autorità. Contemporaneamente la Commissione ha notificato alla CAAM l'avvio di consultazioni a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (56) Dall'11 al 15 febbraio 2019 esperti della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri hanno effettuato una visita di valutazione in loco dell'Unione in Moldavia presso gli uffici della CAAM e presso gli uffici di un certo numero di vettori aerei certificati in tale paese, segnatamente *Air Moldova*, *Fly Pro* e *Terra Avia*.
- (57) Secondo quanto riferito dagli esperti, la CAAM segue un approccio alla sicurezza aerea che non prevede tecniche moderne di gestione della sicurezza aerea. Il quadro legislativo dovrebbe essere aggiornato poiché nella regolamentazione moldova non sono state integrate tutte le modifiche degli annessi dell'ICAO. Attualmente la CAAM sta lavorando all'attuazione dei regolamenti dell'Unione conformemente all'accordo sullo spazio aereo comune firmato nel 2012 tra l'Unione e i suoi Stati membri, da un lato, e la Repubblica di Moldavia, dall'altro.
- (58) La CAAM non attua procedure e meccanismi interni solidi per applicare il quadro giuridico e tecnico esistente alle attività di routine dell'organizzazione. Essa dovrebbe pertanto migliorare la sua funzione di gestione della qualità. La divisione operazioni di volo della CAAM ha istituito processi e procedure interni, che tuttavia non vengono rispettati. La visita di valutazione in loco dell'Unione ha permesso di individuare alcuni ambiti da migliorare, in particolare la necessità di rispettare rigorosamente il processo di certificazione, di assicurare una migliore tracciabilità del riesame e dell'approvazione dei manuali e di rafforzare gli obblighi di sorveglianza della divisione operazioni di volo. Nel settore delle attività di rilascio delle licenze, la CAAM non ha stabilito alcun sistema di verifica delle conoscenze teoriche e degli esami pratici delegati. È inoltre opportuno migliorare la conservazione della documentazione, in particolare per garantire la tracciabilità delle attività di sorveglianza.
- (59) I programmi di formazione messi a punto dalla divisione aeronavigabilità della CAAM non sono conformi alle procedure connesse stabilite e non sono sufficienti a mantenere il livello prescritto di conoscenze, abilità, competenze e qualifiche del personale addetto all'aeronavigabilità. È opportuno rendere più rigorosi gli audit e le ispezioni effettuati dalla divisione aeronavigabilità della CAAM, dato che la valutazione in loco dell'Unione ha rivelato, nei vettori aerei moldovi, problematiche che avrebbero dovuto essere individuate dagli audit di sorveglianza della CAAM.
- (60) *Air Moldova*, il principale vettore aereo della Moldavia, dispone di un sistema di gestione della sicurezza solido ed efficiente che genera dati utili per il vettore aereo. Il sistema di gestione della qualità è solido ed efficace e richiede soltanto qualche lieve miglioramento. I dirigenti ai vertici della società hanno una buona comprensione di tali sistemi e li utilizzano allo scopo di individuare i rischi e adottare i provvedimenti opportuni per attenuare i rischi più elevati. Le operazioni del vettore aereo sono supportate da tecnici qualificati e da centri di manutenzione dotati di capacità sufficienti. A livello organizzativo, i diversi aspetti dell'aeronavigabilità continua sono sottoposti a un sistema di controllo rigoroso e strutturato. *Air Moldova* ha elaborato i manuali necessari contenenti le strategie e la descrizione dettagliata delle procedure ad esse associate, approvate dalla CAAM. Il personale certificato riceve una formazione adeguata sui tipi di aeromobile utilizzati. La visita di valutazione in loco dell'Unione non ha individuato gravi carenze.

- (61) *Fly Pro* è un vettore aereo di merci dotato di un sistema di gestione della sicurezza e di un sistema di gestione della qualità. La valutazione di tali sistemi effettuata durante la visita in loco dell'Unione ha individuato alcune carenze che richiedono miglioramenti. Il manuale di gestione della sicurezza di *Fly Pro* dovrebbe essere aggiornato conformemente alla legislazione moldova e alle norme di sicurezza internazionali. Per quanto riguarda il sistema di gestione della qualità, il vettore aereo non ha saputo dimostrare l'effettiva esecuzione di tutti gli audit previsti dal programma annuale di audit. Inoltre il sistema amministrativo predisposto per la verifica dei rilievi non funzionava correttamente. *Fly Pro* ha preparato un manuale delle operazioni la cui versione attuale non riprende però le operazioni approvate e le relative approvazioni. Il programma di manutenzione non è aggiornato, dal momento che tutte le nuove ispezioni stabilite dall'ultima relazione del comitato di revisione della manutenzione pubblicata dall'organizzazione responsabile del progetto di tipo si basano su un intervallo errato. La valutazione di *Fly Pro* ha evidenziato problemi funzionali in relazione al controllo operativo, alla formazione e alla conservazione della documentazione, poiché il sistema di gestione della qualità non è in grado di individuare le carenze.
- (62) *Terra Avia* è un vettore aereo privato della Moldavia, la cui base operativa è situata all'aeroporto internazionale di Sharjah, negli EAU. Il manuale di gestione della sicurezza di *Terra Avia* dovrebbe essere aggiornato conformemente alla legislazione moldova e alle norme di sicurezza internazionali. Inoltre *Terra Avia* non svolge tutte le attività conformemente alle prescrizioni del manuale di gestione della sicurezza (la gestione del rischio è effettuata in modo superficiale, la promozione della sicurezza non è pienamente attuata e non vengono effettuati audit di sicurezza). *Terra Avia* non ha instaurato un controllo operativo efficace sulle fasi di inizio, proseguimento, deviazione o terminazione di un volo. Inoltre il programma di manutenzione presentato dal vettore aereo non è aggiornato. In aggiunta, benché gli aeromobili gestiti da *Terra Avia* registrino indici di utilizzo chiaramente inferiori alle cifre individuate per la validità della relazione del consiglio di gestione della manutenzione e dei dati sulla programmazione della manutenzione, il vettore aereo non ha ritenuto opportuno definire e attuare un programma di manutenzione per aeromobili a tasso di utilizzo ridotto. *Terra Avia* non ha saputo dimostrare in che modo stia assolvendo le proprie responsabilità in termini di aeronavigabilità continua. Il vettore aereo non è riuscito neppure a dimostrare il grado di conformità con il programma di manutenzione. Dalla visita di valutazione in loco dell'Unione è emerso che le informazioni relative alle parti a vita limitata erano incomplete. Infine, per quanto riguarda il programma di addestramento e di controllo dell'equipaggio di volo, *Terra Avia* non è stato in grado di dimostrare che il corso di conversione e l'addestramento periodico contengono tutti gli elementi richiesti. *Terra Avia* ha sviluppato un sistema per controllare i tempi di volo, di servizio e di riposo degli equipaggi di volo e di cabina, ma nel sistema non è stato incluso alcun meccanismo di notifica per segnalare eventuali violazioni.
- (63) A seguito della visita di valutazione in loco effettuata dall'Unione nel 2019, la CAAM ha svolto un'analisi della sicurezza e ha elaborato un PAC in risposta alle osservazioni formulate durante la visita. La Commissione ritiene che l'analisi sia completa e stabilisca scadenze specifiche per le azioni da intraprendere. È tuttavia opportuno compiere sforzi significativi per affrontare tutti i compiti inclusi nell'analisi della sicurezza. Inoltre, in attesa dell'effettiva attuazione di tale analisi della sicurezza, i rischi per la sicurezza individuati durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del 2019 rimangono invariati.
- (64) Il 2 aprile 2019 la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno sentito la CAAM e i vettori aerei *Air Moldova*, *Fly One* e *Aerotranscargo*. La CAAM ha presentato la sua attuale struttura organizzativa, compresi dati particolareggiati sul numero degli effettivi assegnati alla divisione aeronavigabilità e alla divisione operazioni di volo. La CAAM ha fornito dettagli in merito ai provvedimenti adottati successivamente all'ultima riunione del comitato per la sicurezza aerea del novembre 2018, comprese le informazioni sulla formazione degli ispettori operativi, sulle procedure di assunzione dei nuovi ispettori e sulle azioni intraprese in relazione a diversi vettori aerei registrati in Moldavia. La CAAM ha inoltre comunicato informazioni sullo stato e sulla pianificazione dell'armonizzazione della legislazione moldova con il quadro normativo dell'Unione, come pure sul riesame delle procedure e dei manuali interni. La CAAM ha presentato una sintesi delle azioni correttive adottate in risposta alle osservazioni formulate dagli esperti nel corso della visita di valutazione in loco dell'Unione del 2019. La CAAM ha altresì comunicato alla Commissione che i COA di *Fly Pro* e *Terra Avia* sono stati sospesi.
- (65) La CAAM ha inoltre riferito di aver subito una ristrutturazione all'inizio del 2019 e di essere diventata un'istituzione pubblica finanziata dal bilancio dello Stato. La Commissione ritiene che sia opportuno evitare qualsiasi correlazione tra considerazioni di ordine politico e considerazioni in materia di sicurezza. A tale riguardo la CAAM dovrà dimostrare la totale indipendenza del suo processo decisionale, nonostante il nuovo assetto istituzionale di cui sopra.
- (66) In base a tutte le informazioni disponibili, compresi i risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione e le informazioni fornite durante l'audizione, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea ritengono che la CAAM disponga unicamente di capacità molto limitate per sorvegliare le attività di trasporto aereo in Moldavia e che, di conseguenza, siano necessari ulteriori miglioramenti significativi per rimediare alle carenze emergenti in materia di sicurezza.

- (67) *Air Moldova* ha presentato il suo PAC in risposta alle osservazioni e alle raccomandazioni formulate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione. Questo piano contiene azioni correttive e preventive basate su un'analisi approfondita delle cause. In questo contesto l'AESA ha confermato che, relativamente ai TCO e al SAFA, questo vettore non suscita attualmente particolari problemi di sicurezza.
- (68) *Fly One* ha tracciato un quadro generale della società, comprese la sua flotta attuale e le risorse e strutture disponibili. Ha descritto i propri sistemi di gestione della sicurezza e della qualità, definendoli solidi e ben sviluppati. Il vettore aereo si avvale di una serie di strumenti software allo scopo di integrare i dati relativi alla gestione della sicurezza, della qualità e del rischio e di controllare efficacemente le sue operazioni. In questo contesto l'AESA ha confermato che, relativamente ai TCO e al SAFA, questo vettore non suscita attualmente particolari problemi di sicurezza.
- (69) *Aerotranscargo* ha presentato la struttura e il funzionamento dei suoi sistemi di gestione della qualità e della sicurezza. Ha anche comunicato di essersi impegnato a migliorare le prestazioni e la cultura in materia di sicurezza. In questo contesto l'AESA ha confermato che, relativamente ai TCO e al SAFA, questo vettore non suscita attualmente particolari problemi di sicurezza.
- (70) In base alle informazioni disponibili e conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che, per quanto riguarda i vettori aerei della Moldova, a questo stadio vi siano motivi che giustificano la loro inclusione nell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione, ad eccezione di *Air Moldova*, *Fly One* e *Aerotranscargo*.
- (71) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità della Moldova alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'attribuzione della priorità nelle ispezioni di rampa effettuate sui vettori aerei certificati in tale paese, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (72) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione potrebbe vedersi costretta ad adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Nepal

- (73) Con lettera datata 29 ottobre 2018 la Commissione ha chiesto all'autorità dell'aviazione civile del Nepal («CAAN») un elenco dei documenti e delle azioni da completare.
- (74) Con lettera datata 9 dicembre 2018 la CAAN ha fornito tutta la documentazione richiesta. La Commissione ha concluso che la documentazione fornita era ben strutturata e ne ha ritenuto soddisfacente il contenuto. La CAAN ha compiuto sforzi considerevoli per migliorare il sistema di sorveglianza della sicurezza in Nepal. La Commissione ritiene tuttavia che siano necessari ulteriori miglioramenti significativi per rimediare alle carenze esistenti in materia di sicurezza. La Commissione osserva inoltre che il tasso di incidenti e di inconvenienti notificabili è ancora particolarmente elevato in Nepal. L'ultimo incidente ha avuto luogo il 27 febbraio 2019, quando un elicottero Eurocopter AS350 in servizio presso *Air Dynasty* è precipitato nella regione montuosa orientale di Taplejung in Nepal. Prima di prendere in considerazione l'eventuale revoca dell'attuale divieto per tutti i vettori registrati in Nepal, il tasso di incidenti in questo paese dovrebbe riportare un miglioramento significativo.
- (75) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, a questo stadio, non vi siano motivi che giustificano la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei del Nepal.

Vettori aerei della Russia

- (76) La Commissione, l'AESA e le autorità competenti degli Stati membri hanno continuato a seguire da vicino le prestazioni in termini di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia e operanti nell'Unione, anche assegnando priorità nelle ispezioni di rampa effettuate su alcuni vettori aerei russi in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (77) Il 22 marzo 2019 i rappresentanti della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri hanno incontrato i rappresentanti dell'Agenzia federale russa del trasporto aereo («FATA») per esaminare le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia in base alle relazioni sulle ispezioni di rampa condotte nel periodo compreso tra il 19 settembre 2018 e il 22 marzo 2019 e individuare i casi in cui le attività di sorveglianza da parte della FATA dovrebbero essere rafforzate.

- (78) Nel corso di tale riunione la Commissione ha esaminato in modo più dettagliato i risultati delle ispezioni di rampa del programma SAFA di un vettore aereo certificato in Russia e ha preso atto della decisione adottata dalla FATA di limitare il suo COA ai voli nazionali. In considerazione del numero elevato di domande di autorizzazione TCO che non si sono concluse con un'autorizzazione TCO dell'AESA (19 casi su 62 domande), la Commissione ha chiesto alla FATA di esaminare le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei interessati prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.
- (79) In base alle informazioni attualmente disponibili, tra cui le informazioni fornite dalla FATA nella riunione del 22 marzo 2019, la Commissione ritiene che, a questo stadio, la FATA possieda le capacità e la volontà necessarie ad ovviare alle carenze in materia di sicurezza. Per questi motivi la Commissione non ha ritenuto necessaria un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea né delle autorità dell'aviazione russe né di alcuno dei vettori aerei certificati in Russia.
- (80) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per includervi i vettori aerei della Russia.
- (81) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei russi alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'attribuzione della priorità nelle ispezioni di rampa, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (82) Qualora tali ispezioni dovessero rilevare l'esistenza di un rischio imminente per la sicurezza, dovuto alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione potrà imporre un divieto operativo ai vettori aerei certificati della Russia in questione e includerli nell'elenco A o nell'elenco B del regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei del Venezuela

- (83) Il 6 marzo 2017 il vettore aereo *Avior Airlines*, certificato in Venezuela, ha presentato all'AESA una domanda di autorizzazione TCO. L'AESA ha valutato tale domanda in conformità alle prescrizioni del regolamento (UE) n. 452/2014. Il 4 ottobre 2017 l'AESA ha respinto per motivi di sicurezza la domanda di autorizzazione TCO presentata da *Avior Airlines*.
- (84) Il 14 novembre 2017 la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno sentito l'*Instituto Nacional de Aeronáutica Civil* («INAC») e *Avior Airlines* in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005. Dopo tale audizione, nel novembre 2017 la Commissione ha modificato l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione e il vettore aereo *Avior Airlines* è stato inserito nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 ⁽⁹⁾.
- (85) In seguito alla riunione tecnica tenutasi il 29 agosto 2018 e conformemente all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005, l'INAC ha partecipato a un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea il 14 novembre 2018. Sebbene alcuni elementi di un sistema di sorveglianza fossero stati attuati e fossero apparsi adeguati in termini di struttura, numero di effettivi del personale di sorveglianza, procedure documentate e pianificazione delle ispezioni, l'analisi delle informazioni disponibili ha rivelato un certo numero di incongruenze. Tuttavia tali incongruenze non erano tali da giustificare l'inclusione di tutti i vettori aerei del Venezuela nell'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (86) Il Venezuela continua a fornire regolari aggiornamenti sulla situazione dei suoi obblighi di sorveglianza. Il 17 gennaio 2019 la Commissione ha chiesto all'INAC di fornire informazioni su tre vettori aerei venezuelani, *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* e *Conviasa*. La richiesta comprendeva tutte le relazioni delle ispezioni riguardanti i settori delle operazioni, dell'aeronavigabilità, del rilascio delle licenze al personale e del trasporto aereo medico condotte dall'INAC nel 2017 e 2018 presso tali vettori aerei; sono state altresì richieste tutte le relazioni di ispezione delle organizzazioni di manutenzione che operano per i tre suddetti vettori aerei venezuelani. Un'analoga richiesta è stata formulata per quanto riguarda i centri di formazione. La Commissione ha inoltre chiesto tutte le relazioni delle ispezioni di rampa effettuate sui vettori aerei venezuelani, comprese le azioni correttive e le misure di follow-up intraprese dall'INAC. Quest'ultima ha trasmesso tempestivamente tutte le informazioni richieste; la Commissione continuerà ad analizzarle e, se necessario, chiederà ulteriori dati.
- (87) Secondo le informazioni fornite dall'INAC il 1° aprile 2019, *Avior Airlines* ha ottenuto il certificato IOSA. L'AESA ha comunicato che *Avior Airlines* intende presentare una nuova domanda di autorizzazione TCO.

⁽⁹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2215 della Commissione, del 30 novembre 2017, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione (GU L 318 del 2.12.2017, pag. 1).

- (88) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene che, a questo stadio, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei del Venezuela.
- (89) Gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità del Venezuela alle pertinenti norme internazionali di sicurezza attraverso l'attribuzione della priorità nelle ispezioni di rampa da effettuare sui vettori aerei certificati in tale paese, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (90) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme internazionali di sicurezza, la Commissione potrebbe adottare ulteriori misure conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (91) L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconosce la necessità che le decisioni vengano prese rapidamente e, se del caso, con urgenza, date le implicazioni in termini di sicurezza. È pertanto essenziale, per la tutela delle informazioni sensibili e per ridurre al minimo l'impatto commerciale, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni all'interno dell'Unione siano pubblicate ed entrino in vigore immediatamente dopo la loro adozione.
- (92) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (93) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea istituito dal regolamento (CE) n. 2111/2005,

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 I del presente regolamento;
- 2) l'allegato B è sostituito dal testo che figura nell'allegato II 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 15 aprile 2019

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

ALLEGATO I

L'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 è sostituito dal seguente:

«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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Repubblica islamica dell'Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines e Heli Malongo, compresi i seguenti:			Repubblica d'Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Repubblica d'Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Repubblica d'Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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	RAC06-003	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC06-014	Sconosciuto	Repubblica del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC06-001	TSG	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (RDC) 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)

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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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)
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 dell'applicazione 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
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

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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica gabonese responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Afrijet Business Service, inserito nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica gabonese
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ ANAC-G/DSA	NRG	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 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
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

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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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 Moldova responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Moldova, Fly One e Aerotranscarga, compresi i seguenti:			Repubblica di Moldova
CA Î.M «TANDEM AERO» SRL	MD005	TDM	Repubblica di Moldova
Î.M «VALAN ICC» SRL	MD009	VLN	Repubblica di Moldova
CA «AIM AIR» SRL	MD015	AAM	Repubblica di Moldova
CA «OSCAR JET» SRL	MD017	OSJ	Repubblica di Moldova
CA «AIR STORK» SRL	MD018	MSB	Repubblica di Moldova
Î M «MEGAVIATION» SRL	MD019	ARM	Repubblica di Moldova
CA «PECOTOX-AIR» SRL	MD020	PXA	Repubblica di Moldova
CA «TERRA AVIA» SRL	MD022	TVR	Repubblica di Moldova
CA «FLY PRO» SRL	MD023	PVV	Repubblica di Moldova
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	HIM	Repubblica del Nepal
MAKALU AIR	057 A/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

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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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
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
AFRICÀS 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 SD	54	AAJ	Repubblica del Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Repubblica del Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Repubblica del Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Repubblica del Sudan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Repubblica del Sudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Repubblica del Sudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Repubblica del Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Repubblica del Sudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Repubblica del Sudan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Repubblica del Sudan»

ALLEGATO II

L'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A RESTRIZIONI OPERATIVE NELL'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 di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Sigla/e di immatricolazione ed eventualmente numero/i di serie che identifica/no la fabbricazione dell'aeromobile soggetto a restrizioni	Stato di immatricolazione
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
IRAN AIR	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	Tutti gli aeromobili del tipo Fokker F100 e del tipo Boeing B747.	Aeromobili del tipo Fokker F100, come indicato nel COA; aeromobili del tipo Boeing B747, come indicato nel COA.	Repubblica islamica dell'Iran
AIR KORYO	GAC-COA/ KOR-01	KOR	Repubblica popolare democratica di Corea	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU - 204.	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633.	Repubblica popolare democratica di Corea»

⁽¹⁾ Afrijet Business Service è autorizzata a utilizzare solo l'aeromobile specifico indicato per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione.

⁽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.

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT