

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/2105 DELLA COMMISSIONE**del 9 dicembre 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 un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (2) Conformemente all'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 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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, 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 all'allegato A o 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 della Commissione ⁽³⁾, con le autorità competenti e i vettori aerei di Armenia, Bielorussia, Repubblica dominicana, Guinea equatoriale, Gabon, Indonesia, Moldova, e Russia. Ha informato inoltre il comitato per la sicurezza aerea riguardo alla situazione della sicurezza aerea in Angola, Repubblica del Congo, Iraq, Repubblica del Kirghizistan, Malaysia, Nepal, Turkmenistan e Venezuela.
- (6) L'AESA ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito alle valutazioni tecniche effettuate per la valutazione iniziale e il monitoraggio continuo delle autorizzazioni rilasciate agli operatori di paesi terzi («TCO») a norma delle disposizioni del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ GU L 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 (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14).

⁽³⁾ 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 (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 8).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5.2014, pag. 12).

- (7) 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 del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽⁵⁾.
- (8) 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 mediante lo strumento del partenariato di assistenza nell'attuazione della sicurezza aerea 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.
- (9) Eurocontrol ha aggiornato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sulla situazione della funzione di allarme del programma SAFA e dei TCO e ha fornito le ultime statistiche relative ai messaggi di allerta per i vettori aerei soggetti a divieto operativo.

Vettori aerei dell'Unione

- (10) 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 dell'aviazione nazionali, vari Stati membri hanno adottato determinati provvedimenti attuativi 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.
- (11) 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'Armenia

- (12) Nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 non sono mai stati inclusi vettori aerei dell'Armenia.
- (13) Nel quadro della procedura di autorizzazione TCO, l'AESA ha effettuato nel luglio 2019 una visita in loco presso il comitato per l'aviazione civile («CAC») dell'Armenia e due vettori aerei, ossia *Taron Avia LLC* e *Atlantis European Airways*.
- (14) A seguito di tale visita, l'AESA ha concluso che, nell'aggiornare le specifiche operative di tali vettori aerei, il CAC non ha seguito sistematicamente il processo di certificazione stabilito. Il CAC non ha inoltre potuto garantire di valutare sistematicamente i sistemi di gestione della sicurezza, i sistemi di aeronavigabilità continua e le organizzazioni di manutenzione dei vettori aerei da esso certificati. Non aveva inoltre la capacità di individuare casi significativi di non conformità alle norme internazionali di sicurezza da parte dei vettori aerei.
- (15) In seguito ai rilievi formulati dall'AESA durante la procedura di autorizzazione TCO, la Commissione, con lettera dell'11 ottobre 2019, ha informato il CAC circa vari problemi di sicurezza connessi ai vettori aerei registrati in Armenia e ha invitato il CAC e il vettore aereo *Taron Avia LLC* a un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea in conformità dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005.

⁽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).

- (16) Il 7 novembre 2019 la Commissione, l'AESA e il CAC hanno partecipato a una riunione tecnica a Bruxelles. Nel corso di tale riunione il CAC ha fornito informazioni in merito alle proprie attività di sorveglianza, compresi i piani riguardanti la propria riorganizzazione, l'assunzione e la formazione del personale tecnico e il rafforzamento delle capacità di sorveglianza. Il CAC ha informato la Commissione di avere deciso, il 7 novembre 2019, di revocare il certificato di operatore aereo («COA») di *Taron Avia LLC* a seguito dei rilievi dell'AESA del luglio 2019 in merito all'autorizzazione TCO rilasciata a detto vettore. Poiché *Taron Avia LLC* ha conseguentemente cessato le sue attività, non è stato più necessario invitare il vettore aereo a un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea.
- (17) In base alle informazioni attualmente disponibili, basate sui risultati della valutazione dell'AESA come TCO, sulle ispezioni di rampa condotte dagli Stati membri nell'ambito del programma SAFA e sulle informazioni fornite dal CAC, la Commissione ritiene che il CAC dovrebbe sviluppare ulteriormente le sue capacità di ispezione dei vettori aerei per i quali esercita responsabilità di certificazione e di sorveglianza.
- (18) Nel corso di un'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea svoltasi il 20 novembre 2019, il CAC ha presentato una panoramica della sua organizzazione e della sua struttura, compresi dati particolareggiati sul numero degli effettivi assegnati al dipartimento aeronavigabilità e al dipartimento operazioni di volo. Il CAC ha fornito informazioni dettagliate sulle azioni intraprese relativamente a una serie di vettori aerei registrati in Armenia, sulla formazione degli ispettori e sui suoi sviluppi futuri, compresi i progetti di assunzione di nuovi ispettori. La Commissione ha sottolineato la sua aspettativa che, come avviene per tutte le autorità dell'aviazione civile, il CAC rilasci COA e registri aeromobili unicamente se e quando ha la piena capacità di sorvegliarli.
- (19) Il CAC ha inoltre messo in rilievo la prevista convergenza con il quadro normativo dell'Unione a seguito della conclusione e dell'attuazione dell'accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e l'Armenia.
- (20) Nel corso dell'audizione, il CAC si è impegnato a tenere costantemente informata la Commissione in merito alle attività di sorveglianza e alle azioni intraprese per migliorare ulteriormente la sicurezza dell'aviazione civile in Armenia, in particolare lo sviluppo e l'attuazione ulteriori del programma nazionale di sicurezza dell'Armenia.
- (21) La Commissione intende procedere, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, a una visita di valutazione in loco dell'Unione in Armenia, al fine di verificare se la certificazione e la sorveglianza dei vettori aerei da parte del CAC siano realizzate conformemente alle pertinenti norme internazionali di sicurezza. La visita di valutazione in loco sarà incentrata sul CAC e su determinati vettori aerei dell'Armenia.
- (22) Benché diverse debbano essere eliminate, le carenze riscontrate non sono di natura tale da giustificare l'inclusione di tutti i vettori aerei dell'Armenia nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (23) Sulla base delle informazioni di cui attualmente dispone, conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei dell'Armenia, non vi siano motivi che giustificano la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (24) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Armenia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Armenia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.
- (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) Nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 non sono mai stati inclusi vettori aerei della Bielorussia.
- (27) 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.

- (28) A seguito dell'audizione dinanzi al comitato per la sicurezza aerea del 3 aprile 2019, il comitato per la sicurezza aerea ha riconosciuto i progressi compiuti dall'AD-BLR nell'attuazione delle norme internazionali di sicurezza, ma nel contempo ha stabilito che l'AD-BLR dovrebbe impegnarsi in ulteriori miglioramenti della sua capacità di sorveglianza della sicurezza.
- (29) Il 5 novembre 2019 la Commissione, l'AESA e i rappresentanti dell'AD-BLR hanno partecipato a una riunione tecnica. L'obiettivo di tale riunione era rivedere il piano d'azione correttivo attuato dall'AD-BLR e le azioni ad esso collegate intraprese per garantire l'effettiva conformità del sistema di sorveglianza della sicurezza alle norme internazionali di sicurezza. Dalla riunione è emersa la necessità che l'AD-BLR fornisca alla Commissione ulteriori chiarimenti in merito ad alcune azioni intraprese. Il 14 novembre 2019 la Commissione ha ricevuto tali informazioni ulteriori.
- (30) La Commissione ha inoltre chiesto all'AD-BLR di rivedere il piano d'azione correttivo sviluppando ulteriormente l'analisi delle cause di fondo delle carenze in materia di sicurezza individuate durante la visita di valutazione in loco dell'Unione del marzo 2019, con l'obiettivo di discuterne nel primo trimestre 2020 in una successiva riunione tecnica a Bruxelles.
- (31) Il 20 novembre 2019 la Commissione ha riferito al comitato per la sicurezza aerea in merito alle informazioni fornite dall'AD-BLR, segnatamente i progressi compiuti nell'istituzione dell'ispettorato specifico per il settore dell'aviazione, la creazione del dipartimento per la qualità, lo stato del programma di ricertificazione dei vettori aerei certificati dall'AD-BLR e le misure adottate per migliorare il programma di sorveglianza. La Commissione ha inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea che la situazione dell'aviazione civile in Bielorussia è rimasta sotto stretto controllo.
- (32) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei della Bielorussia, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (33) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Bielorussia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Bielorussia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.
- (34) 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

- (35) Nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 non sono mai stati inclusi vettori aerei della Repubblica dominicana.
- (36) Il 15 aprile 2019, a seguito dell'individuazione da parte dell'AESA di carenze in materia di sicurezza nel quadro della procedura di autorizzazione TCO e in base all'analisi delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA, la Commissione ha avviato consultazioni con l'Istituto Dominicano de Aviación Civil («IDAC») a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (37) Il 10 ottobre 2019 la Commissione, l'AESA, il rappresentante di uno Stato membro e i rappresentanti dell'IDAC hanno partecipato a una riunione tecnica. Nel corso di tale riunione, l'IDAC ha fornito alla Commissione informazioni generali sul settore dell'aviazione nella Repubblica dominicana, sul personale disponibile per le attività di sorveglianza e sulle modalità di svolgimento di tali attività. Si è discusso delle difficoltà incontrate da alcuni vettori aerei durante la procedura di autorizzazione TCO, dovute principalmente a carenze in materia di sicurezza, e dei rilievi formulati nel corso delle ispezioni di rampa del programma SAFA. L'IDAC ha informato la Commissione che erano in corso misure correttive per affrontare le cause di fondo delle carenze in materia di sicurezza individuate dall'AESA. In particolare, ha informato in merito alle azioni in corso relative alla formazione del personale.
- (38) Nel corso di tale riunione l'IDAC ha anche fornito informazioni in merito al livello di attuazione del programma nazionale di sicurezza della Repubblica dominicana. Nella convinzione che le sue attività siano svolte nel pieno rispetto delle norme internazionali di sicurezza, l'IDAC ha invitato l'Unione a effettuare una visita di valutazione in loco. La Commissione ritiene che sia effettivamente necessario che l'Unione effettui una visita di valutazione in loco prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.

- (39) Anche se la Commissione e l'AESA hanno individuato diverse carenze analizzando le informazioni ricevute mediante i documenti e la riunione tecnica, dette carenze non sono di natura tale da giustificare l'inclusione di vettori aerei della Repubblica dominicana nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (40) Sulla base delle informazioni di cui attualmente dispone, conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei della Repubblica dominicana, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (41) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica dominicana, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati nella Repubblica dominicana alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.
- (42) 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 Guinea equatoriale

- (43) Nel 2006 tutti i vettori certificati in Guinea equatoriale sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (44) Nell'ottobre 2017 è stata effettuata una visita di valutazione in loco dell'Unione in Guinea equatoriale, durante la quale è stata valutata l'attività dell'autorità dell'aviazione, vale a dire l'Autoridad Aeronautáutica de Guinea Ecuatorial (AAGE). Sono stati visitati anche due vettori aerei attivi certificati in Guinea equatoriale, vale a dire *CEIBA Intercontinental* e *Cronos Airlines*. Dalla visita di valutazione in loco dell'Unione è emersa la necessità di ulteriori miglioramenti per mantenere aggiornato il sistema di sorveglianza della sicurezza con le recenti modifiche alle norme internazionali di sicurezza. A tal fine, l'AAGE ha elaborato un piano d'azione correttivo.
- (45) Nel dicembre 2018 l'AAGE ha espresso alla Commissione il suo interesse a riaprire un dialogo concernente la modifica dell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda tutti i vettori certificati in Guinea equatoriale. Il 12 febbraio 2019 la Commissione ha inviato una lettera all'AAGE per chiedere una relazione dettagliata sull'attuazione del piano d'azione correttivo e su ogni altra informazione pertinente che indichi i progressi compiuti dall'AAGE nell'affrontare le carenze in materia di sicurezza. Tra l'11 luglio e il 20 agosto 2019 l'AAGE ha fornito informazioni incomplete; il 10 settembre 2019 la Commissione ha pertanto informato l'AAGE dell'incompletezza delle informazioni fornite. Il 17 settembre 2019 e il 28 ottobre 2019 l'AAGE ha inviato maggiori informazioni riguardanti, rispettivamente, *CEIBA Intercontinental* e *Cronos Airlines* e informazioni sull'organizzazione, il personale e le attività di sorveglianza dell'AAGE.
- (46) Il 6 novembre 2019 l'AESA ha concluso che tutta la documentazione richiesta era stata fornita e che tali informazioni mostravano miglioramenti delle attività di sorveglianza nell'ambito del sistema di sorveglianza della sicurezza dell'AAGE, comprese attività di sorveglianza rafforzate dei due vettori aerei commerciali *CEIBA Intercontinental* e *Cronos Airlines*. L'AESA tuttavia ha concluso anche che permangono preoccupazioni circa la capacità dell'AAGE di porre rimedio alle carenze in modo sostenibile.
- (47) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei della Guinea equatoriale, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (48) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Guinea equatoriale, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Guinea equatoriale alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.

Vettori aerei del Gabon

- (49) Nel 2008 ⁽⁶⁾ tutti i vettori certificati in Gabon sono stati inclusi nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006, ad eccezione di *Gabon Airlines* e *Afrijet*, che sono stati inclusi nell'allegato B di detto regolamento.
- (50) Le consultazioni tra la Commissione e l'autorità competente del Gabon, l'Agence nationale de l'Aviation Civile («ANAC Gabon»), sono proseguite con l'obiettivo di monitorare i progressi compiuti dall'ANAC Gabon per garantire la conformità del suo sistema di sorveglianza della sicurezza aerea alle norme internazionali di sicurezza.
- (51) Dall'audit dell'ICAO del gennaio 2019 è emerso che l'ANAC Gabon ha raggiunto un tasso di attuazione effettiva delle norme internazionali di sicurezza del 72,6 %, il che rappresenta un aumento rispetto al 26,1 % raggiunto nel 2016.
- (52) Dal 14 al 18 ottobre 2019 si è svolta in Gabon una visita di valutazione in loco dell'Unione presso gli uffici dell'ANAC Gabon e nei locali dei due vettori aerei attualmente certificati, vale a dire *Afrijet Business Service* e *Solenta Aviation Gabon*.
- (53) Durante la visita, l'ANAC Gabon ha dimostrato di aver compiuto progressi significativi negli ultimi anni, in particolare di essere in grado di mantenere e applicare un solido sistema di regolamentazione. I regolamenti nazionali sembrano essere regolarmente aggiornati quando vengono adottate nuove modifiche alle norme e alle pratiche raccomandate dell'ICAO. L'ANAC Gabon ha fornito elementi di prova che indicavano l'attuazione di un solido processo di assunzione e formazione del personale. Il personale è ben qualificato e motivato, anche se l'acquisizione di esperienza continua a costituire una sfida. L'ANAC Gabon dovrebbe garantire di disporre di una gestione efficace delle competenze necessarie per le sue attività. L'ANAC Gabon ha fornito prove del fatto che la certificazione dei vettori aerei è avvenuta in conformità del processo ICAO e che tutte le attività sono state ben documentate. I dati indicavano inoltre che l'ANAC Gabon aveva la capacità di sorvegliare le attività di trasporto aereo in Gabon e di ovviare alle carenze individuate in materia di sicurezza.
- (54) Dalle visite ai due vettori aerei attualmente certificati in Gabon è risultato che tali vettori esercitavano il controllo dell'aeronavigabilità continua ed operavano in conformità delle vigenti norme internazionali di sicurezza. Il campionamento di altre attività ha tuttavia rivelato alcune carenze minori, nessuna delle quali aveva un impatto immediato sulla sicurezza aerea.
- (55) Il 20 novembre 2019 la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno sentito l'ANAC Gabon e i vettori aerei *Afrijet Business Service* e *Solenta Aviation Gabon*.
- (56) Nel corso di tale audizione l'ANAC Gabon ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea il sistema istituito per garantire la sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei certificati in Gabon. Ha spiegato che i progressi compiuti nell'effettiva attuazione delle norme internazionali di sicurezza, come dimostrato dall'audit dell'ICAO del 2019, sono il risultato di una serie di azioni intraprese dal 2012. Sottolineando l'impegno a favore di un miglioramento continuo, l'ANAC Gabon ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito all'attuazione del piano d'azione correttivo elaborato in risposta ai risultati della visita di valutazione in loco dell'Unione dell'ottobre 2019. Ciò comprende gli obiettivi strategici definiti per il futuro, quali l'istituzione di un programma nazionale di sicurezza, la certificazione di un sistema di qualità e l'ulteriore miglioramento dell'effettiva attuazione delle norme internazionali di sicurezza. Tutti questi sviluppi sono di natura positiva. La prevista crescita dell'attività dell'aviazione civile in Gabon richiederà tuttavia l'adozione di misure di mitigazione specifiche da parte dell'ANAC Gabon, in particolare in termini di organico dell'organizzazione e di livello delle competenze necessarie.
- (57) Durante l'audizione *Afrijet Business Service* ha presentato una panoramica della sua organizzazione e della sua struttura, dell'attuale flotta, dei piani di sviluppo delle rotte e dei principali elementi del sistema di gestione della sicurezza del vettore aereo, compresi l'identificazione dei pericoli e la procedura di mitigazione del rischio.
- (58) *Solenta Aviation Gabon* ha presentato una panoramica della sua organizzazione e della sua struttura, dell'attuale flotta, dei piani di sviluppo delle rotte e dei principali elementi del sistema di gestione della sicurezza del vettore aereo, compresi l'identificazione dei pericoli e la procedura di mitigazione del rischio. Ha sottolineato il suo impegno a migliorare costantemente le sue prestazioni in materia di sicurezza, evidenziato da una spiegazione della complessità delle operazioni e della gestione degli equipaggi del vettore aereo, compresi i processi di gestione della sicurezza utilizzati per garantire la sicurezza delle operazioni. Ha aggiunto che tali operazioni sono sottoposte ad un attento controllo da parte dell'ANAC Gabon.

⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 715/2008 della Commissione, del 24 luglio 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità (GU L 197 del 25.7.2008, pag. 36).

- (59) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di depennare tutti i vettori certificati in Gabon dall'allegato A e dall'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (60) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Gabon, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Gabon alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.
- (61) 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 dell'Indonesia

- (62) 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 ⁽⁷⁾. 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 27 settembre 2019, la DGCA Indonesia ha fornito informazioni e un aggiornamento sulle attività di sorveglianza della sicurezza per il periodo compreso tra marzo 2019 e settembre 2019. Oltre all'aggiornamento del piano d'azione correttivo in seguito alla visita di valutazione in loco dell'Unione del marzo 2018, le informazioni fornite dalla DGCA Indonesia comprendevano anche aggiornamenti sull'elenco dei titolari di COA, sugli aeromobili immatricolati, su incidenti, inconvenienti gravi ed eventi nel settore dell'aviazione e sui provvedimenti attuativi adottati dalla DGCA Indonesia.
- (63) La DGCA Indonesia ha inoltre informato la Commissione in merito allo stato delle azioni correttive adottate in seguito alla missione coordinata di convalida dell'ICAO («ICVM»), avvenuta nel 2017, che evidenzia un continuo miglioramento, in particolare nel settore dell'aeronavigabilità.
- (64) Esaminate le informazioni e la documentazione ricevute, la Commissione ritiene adeguata la maggior parte delle spiegazioni fornite in merito al piano d'azione correttivo, agli inconvenienti gravi e ai provvedimenti attuativi. Di conseguenza alcuni rilievi del piano d'azione correttivo sono stati chiusi e le nuove date proposte per la chiusura sono state accettate.
- (65) Il 29 ottobre 2019 è stata pubblicata la relazione finale sull'incidente che ha riguardato il volo *Lion Air JT610*. Nell'ambito delle continue attività di monitoraggio dell'Indonesia, la Commissione chiederà alla DGCA Indonesia di continuare a fornire informazioni pertinenti, in particolare per quanto riguarda il seguito dato alle raccomandazioni in materia di sicurezza contenute nella relazione.
- (66) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ritiene pertanto che a questo stadio, per quanto riguarda i vettori aerei dell'Indonesia, non vi siano motivi che giustifichino la modifica dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (67) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Indonesia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Indonesia alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.
- (68) 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.

⁽⁷⁾ 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 operative all'interno dell'Unione (GU L 152 del 15.6.2018, pag. 5).

Vettori aerei della Moldova

- (69) Nell'aprile 2019 ^(*) tutti i vettori aerei certificati in Moldova, ad eccezione dei tre vettori aerei *Air Moldova*, *Fly One* e *Aerotranscargo*, sono stati sottoposti a un divieto operativo totale, principalmente a causa dell'incapacità dell'autorità dell'aviazione civile della Moldova («CAAM») di attuare e far rispettare le norme internazionali di sicurezza applicabili.
- (70) Il basso livello di attuazione delle norme internazionali di sicurezza è stato individuato nel corso di una visita di valutazione in loco dell'Unione effettuata nel febbraio 2019, in cui sono state sollevate osservazioni in merito ai regolamenti, alle procedure e alle pratiche della CAAM.
- (71) Il 24 ottobre 2019 si è tenuta una riunione tecnica tra i rappresentanti della Commissione, dell'AESA, di uno Stato membro e della CAAM. Nel corso della riunione la CAAM ha fornito informazioni sulle azioni intraprese al fine di elaborare un quadro legislativo nazionale conforme alle norme internazionali di sicurezza e mirato a migliorare il sistema di sorveglianza della sicurezza in Moldova, comprese le misure adottate in relazione all'attuazione di una funzione di gestione della qualità più forte all'interno dell'autorità.
- (72) La CAAM ha fornito altresì informazioni sul nuovo manuale di gestione dell'autorità, sulla lista di controllo per l'analisi delle lacune del programma nazionale di sicurezza, sulla politica nazionale di sicurezza e sullo stato di attuazione del sistema di gestione della sicurezza per i vettori aerei moldavi. Inoltre la CAAM ha informato la Commissione che, a seguito degli audit e delle ispezioni effettuati sui vettori aerei registrati in Moldova, sono stati sospesi quattro COA, dei quali due sono stati ripristinati e due sono stati definitivamente revocati, vale a dire CA Î. M «TANDEM AERO» SRL e CA «OSCAR JET» SRL.
- (73) Conformemente ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione ritiene pertanto che l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione debba essere modificato al fine di depennare i vettori aerei CA Î. M «TANDEM AERO» SRL e CA «OSCAR JET» SRL dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (74) Attraverso l'assegnazione di priorità nelle ispezioni di rampa di tutti i vettori aerei certificati in Moldova, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012, gli Stati membri dovrebbero continuare a verificare l'effettiva conformità dei vettori aerei certificati in Moldova alle pertinenti norme internazionali di sicurezza.
- (75) 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 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 del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (77) Il 25 ottobre 2019 i rappresentanti della Commissione, dell'AESA e di uno Stato membro 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 marzo 2019 e il 4 ottobre 2019 e individuare i casi in cui le attività di sorveglianza da parte della FATA dovrebbero essere rafforzate.
- (78) Dall'esame delle ispezioni di rampa dei vettori aerei certificati in Russia eseguite dalla SAFA non è emersa alcuna carenza significativa o ricorrente in materia di sicurezza. Durante la riunione la FATA ha informato la Commissione in merito alle misure adottate per garantire la conformità dei vettori aerei certificati in Russia ai requisiti di competenza linguistica in inglese quali stabiliti dall'ICAO.
- (79) In base alle informazioni attualmente disponibili, tra cui le informazioni fornite dalla FATA nella riunione, 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.

^(*) 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 (GU L 106 del 17.4.2019, pag. 1).

- (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'assegnazione di 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'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (83) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (84) 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 9 dicembre 2019

Per la Commissione
A nome del president
Adina VĂLEAN
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	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Sconosciuto	Repubblica del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	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 (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

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 (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
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 No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 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 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
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

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 Moldova responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Moldova, Fly One e Aero-transcarga, compresi i seguenti:			Repubblica di Moldova
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Repubblica di Moldova
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	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
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Repubblica del Nepal

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice di designazione a tre lettere ICAO	Stato dell'operatore
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
AFRICAS 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

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
ELDINDER AVIATION	8	DND	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 CO.	60	KUH	Repubblica del Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR	51	SNR	Repubblica del Sudan
TARCO AIR	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
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-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.