



### Sommario

#### II Atti non legislativi

##### REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2017/829 della Commissione, del 3 maggio 2017, recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Welsh Laverbread (DOP)]** ..... 1
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2017/830 della Commissione, del 15 maggio 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 <sup>(1)</sup>** ..... 3
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2017/831 della Commissione, del 16 maggio 2017, che approva la sostanza attiva *Beauveria bassiana* ceppo 147 in conformità al regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che modifica l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione <sup>(1)</sup>** ..... 27
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2017/832 della Commissione, del 16 maggio 2017, che conferisce la protezione di cui all'articolo 99 del regolamento (UE) n. 1308/2013 alla denominazione *Bürgstadter Berg* (DOP)** ..... 31
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2017/833 della Commissione, del 16 maggio 2017, che conferisce la protezione di cui all'articolo 99 del regolamento (UE) n. 1308/2013 alla denominazione *Terrasses du Larzac* (DOP)** ..... 32
- Regolamento di esecuzione (UE) 2017/834 della Commissione, del 16 maggio 2017, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli ..... 33

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE.

- ★ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/835 della Commissione, del 12 maggio 2017, che rettifica le versioni in lingua slovena e svedese del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010<sup>(1)</sup> ..... 35

---

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE.

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/829 DELLA COMMISSIONE

del 3 maggio 2017

recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Welsh Laverbread (DOP)]

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 52, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 50, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 1151/2012, la domanda di registrazione della denominazione «Welsh Laverbread» presentata dal Regno Unito è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup>.
- (2) Poiché alla Commissione non è stata notificata alcuna dichiarazione di opposizione ai sensi dell'articolo 51 del regolamento (UE) n. 1151/2012, la denominazione «Welsh Laverbread» deve essere registrata,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

La denominazione «Welsh Laverbread» (DOP) è registrata.

La denominazione di cui al primo comma identifica un prodotto della classe 1.8. Altri prodotti indicati nell'allegato I del trattato (spezie ecc.) dell'allegato XI del regolamento di esecuzione (UE) n. 668/2014 della Commissione <sup>(3)</sup>.

*Articolo 2*

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

<sup>(1)</sup> GUL 343 del 14.12.2012, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU C 15 del 17.1.2017, pag. 6.

<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 668/2014 della Commissione, del 13 giugno 2014, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari (GU L 179 del 19.6.2014, pag. 36).

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

Fatto a Bruxelles, il 3 maggio 2017

*Per la Commissione,  
a nome del presidente  
Phil HOGAN  
Membro della Commissione*

---

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/830 DELLA COMMISSIONE****del 15 maggio 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****(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 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione <sup>(2)</sup> istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione.
- (2) In conformità 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 nel contesto dell'aggiornamento di tale elenco. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi e organizzazioni internazionali. Sulla base di tali informazioni l'elenco dovrebbe essere aggiornato.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o tramite le autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, riguardo ai fatti e alle considerazioni essenziali 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 dato ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare i documenti forniti dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione e dal comitato istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio <sup>(3)</sup> («comitato per la sicurezza aerea»).
- (5) La Commissione ha aggiornato il comitato per la sicurezza aerea in merito alle consultazioni congiunte in corso, nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del regolamento (CE) n. 473/2006 <sup>(4)</sup>, con le autorità competenti e i vettori aerei di Benin, Bolivia, India, Indonesia, Libia, Mozambico, Nigeria, Pakistan, Saint Vincent e Grenadine, Thailandia, Ucraina e Zimbabwe. Essa ha fornito inoltre al comitato per la sicurezza aerea informazioni riguardo alla situazione della sicurezza aerea in Afghanistan, Angola, Guinea equatoriale, Georgia, Kazakistan, Libano e Nepal e alle consultazioni tecniche con la Federazione russa.
- (6) L'AESA ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea i risultati dell'analisi delle relazioni di audit effettuata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale («ICAO») nel quadro del suo *Universal Safety Oversight Audit Programme*. In tale contesto gli Stati membri sono stati invitati a dare la priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata da Stati nei cui confronti l'ICAO ha rilevato criticità significative in materia di sicurezza o che l'AESA ritiene affetti da gravi carenze nel sistema di sorveglianza della sicurezza. Oltre alle consultazioni avviate dalla Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005, la priorità attribuita alle ispezioni di rampa offre ulteriori informazioni sulle prestazioni in termini di sicurezza dei vettori aerei autorizzati in tali paesi terzi.

<sup>(1)</sup> GUL 344 del 27.12.2005, pag. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GUL 373 del 31.12.1991, pag. 4).

<sup>(4)</sup> 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).

- (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 al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione <sup>(1)</sup>.
- (8) L'AESA ha inoltre informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito ai progetti di assistenza tecnica attuati nei paesi terzi interessati da misure o da requisiti di controllo di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005. 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, al fine di contribuire a correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali dell'aviazione civile applicabili. 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'ICAO, sull'assistenza tecnica prestata dall'Unione e dagli Stati membri 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 SAFA e sulle attuali statistiche relative ai messaggi di allerta per i vettori aerei soggetti a un divieto operativo.

### **Vettori aerei dell'Unione**

- (10) In seguito all'analisi, effettuata dall'AESA, delle informazioni risultanti da ispezioni di rampa su aeromobili di vettori aerei dell'Unione o da ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'AESA, nonché da ispezioni e 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. Il Regno Unito ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea delle iniziative da essa intraprese riguardo al vettore *Blu Halkin Ltd.*
- (11) Gli Stati membri hanno ribadito di essere pronti a intervenire secondo necessità, qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità dei vettori aerei dell'Unione alle pertinenti norme di sicurezza.

### **Vettori aerei del Benin**

- (12) Dal 29 al 31 marzo 2017 è stata condotta in Benin una visita di valutazione in loco da parte dell'Unione, cui hanno partecipato esperti della Commissione, dell'AESA e di uno Stato membro. Durante la visita l'agenzia nazionale dell'aviazione civile del Benin («ANAC Benin») ha potuto dimostrare gli importanti progressi compiuti negli ultimi anni nell'attuazione delle norme ICAO e delle pratiche raccomandate.
- (13) La legge sull'aviazione del Benin adottata nel 2013 ha istituito l'ANAC Benin come autorità per l'aviazione civile con autonomia finanziaria e delle funzioni. I fatti dimostrano che l'ANAC Benin è in grado di mantenere e attuare un sistema normativo solido e sembra che le norme nazionali siano continuamente aggiornate in caso di adozione di nuove modifiche alle norme ICAO o di pratiche raccomandate. Nel corso della visita sono stati tuttavia individuati alcuni ambiti di miglioramento, in particolare per quanto riguarda il tempo necessario al completamento del processo di modifica delle norme nazionali. L'ANAC Benin ha fornito elementi di prova che indicavano l'attuazione di un solido processo di assunzione e formazione del suo personale. Dal momento che, considerato l'attuale livello delle attività di trasporto aereo in Benin, il numero di ispettori pienamente qualificati è di molto superiore al fabbisogno, l'ANAC Benin ha realizzato per i suoi ispettori programmi di scambio con i paesi limitrofi.
- (14) Nel corso della visita l'ANAC Benin ha fornito prove del fatto che la certificazione dei vettori aerei è realizzata in conformità al processo ICAO e che tutte le attività sono ben documentate. Sebbene sussistano prove del fatto che l'ANAC Benin possiede le capacità per sorvegliare le attività di trasporto aereo nel paese, l'efficacia di tali attività di sorveglianza potrebbe essere ulteriormente migliorata se esse fossero maggiormente basate sui risultati di una solida valutazione del rischio.

<sup>(1)</sup> 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).

- (15) Il 26 aprile 2017 l'ANAC Benin ha presentato alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea le misure correttive intraprese per dar seguito alle osservazioni emerse durante la visita di valutazione in loco dell'Unione. L'ANAC Benin ha anche fornito informazioni in merito a una serie di misure adottate per migliorare ulteriormente la sicurezza aerea nel paese. Tali misure comprendono il rafforzamento dell'attuazione degli elementi cruciali di sorveglianza della sicurezza e la conclusione di una serie di accordi di lavoro con le autorità di altri paesi per la fornitura di ispettori supplementari nel caso sia richiesto dal livello di operazioni.
- (16) In base a tutte le informazioni attualmente disponibili, compresi i rilievi della visita di valutazione in loco del marzo 2017, la Commissione ritiene che l'ANAC Benin abbia ottenuto miglioramenti costanti nel tempo. Viene inoltre riconosciuto che l'ANAC Benin è animata dalla volontà di collaborare in modo continuativo con la Commissione. Le informazioni disponibili consentono di concludere che l'ANAC Benin ha la capacità di adempiere alle proprie responsabilità per quanto riguarda la sorveglianza dei vettori aerei certificati in Benin.
- (17) In conformità 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 sopprimere tutti i vettori certificati in Benin dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (18) 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 in Benin, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (19) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### **Vettori aerei della Bolivia**

- (20) Negli ultimi anni non sono stati individuati problemi di sicurezza sui vettori aerei registrati in Bolivia. L'incidente mortale che ha coinvolto il vettore aereo *LaMia*, avvenuto il 29 novembre 2016, ha tuttavia sollevato preoccupazioni in merito al modo in cui le autorità boliviane effettuano la sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei sotto la loro responsabilità.
- (21) Il 23 marzo 2017 si è svolta una riunione di consultazione tecnica tra i rappresentanti della Commissione, dell'AESA e di uno Stato membro e gli alti rappresentanti della direzione generale dell'aviazione civile della Bolivia («DGAC»). Nel corso di tale riunione la DGAC ha illustrato i cambiamenti in termini di riorganizzazione e la sua intenzione di attuare una solida cultura della sicurezza, realizzare un sistema di sicurezza globale intersettoriale, creare una banca dati esaustiva sulla sicurezza per l'attenzione ai rischi e migliorare le procedure di sorveglianza e di formazione del personale.
- (22) La DGAC ha spiegato che già prima dell'incidente del *LaMia* il governo boliviano aveva adottato decisioni volte al miglioramento della struttura di gestione della DGAC per rafforzarne la dimensione civile in contrasto con il precedente approccio militare. Attualmente il governo sta inoltre effettuando investimenti in meccanismi atti al miglioramento della sorveglianza in materia di sicurezza e alla modifica del quadro giuridico nazionale per meglio consentire alla DGAC di adottare misure esecutive efficaci ove necessario. Tali iniziative dimostrano la volontà delle autorità boliviane di rafforzare le proprie capacità di sorveglianza della sicurezza, ma la loro efficacia dipenderà dalla loro attuazione e sussistono ancora ampi margini per un ulteriore rafforzamento, da parte delle autorità, delle capacità di sorveglianza della sicurezza della DGAC.
- (23) Su richiesta della Commissione e a seguito della riunione di consultazione tecnica la DGAC ha fornito informazioni utili sulle sue attività di concessione licenze, certificazione e sorveglianza e sulla qualifica e la formazione del personale incaricato della sorveglianza in materia di sicurezza. La DGAC ha anche fornito informazioni relative a incidenti e incidenti gravi verificatisi tra il 2016 e il 2017.
- (24) In base alle informazioni attualmente disponibili, tra cui quelle fornite durante e dopo la riunione di consultazione tecnica del 23 marzo 2017, si ritiene che attualmente non vi sia né incapacità né mancanza di volontà da parte della DGAC della Bolivia di rimediare alle carenze in materia di sicurezza.
- (25) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione inserendo i vettori aerei della Bolivia.

- (26) 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 in Bolivia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (27) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### **Vettori aerei dell'India**

- (28) Il 28 marzo 2017 ha avuto luogo una riunione di consultazione tecnica tra la Commissione, l'AESA, gli Stati membri e i rappresentanti della direzione generale dell'aviazione civile indiana («DGCA India»). La riunione si è svolta nell'ambito di un precedente accordo con la DGCA India, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006, che prevedeva di tenere consultazioni tecniche regolari con la Commissione per esaminare gli obblighi della DGCA India in materia di certificazione e sorveglianza dei vettori aerei da essa certificati.
- (29) Nel corso di tale riunione la DGCA India ha fornito informazioni in merito alla sua analisi delle prestazioni dei vettori aerei certificati in India nell'ambito del programma SAFA, che comprendevano un raffronto dei dati relativi alle prestazioni del 2016 e del 2017 e informazioni specifiche sulla sorveglianza del vettore aereo *Air India*, certificato in India. La DGCA India ha anche fornito informazioni sugli sviluppi relativi alla sua capacità di sorveglianza, compresa l'elaborazione di una «banca dati sulle ispezioni di rampa».
- (30) Nel corso della riunione la Commissione ha ribadito alla DGCA India una serie di elementi relativi ai suoi obblighi di certificazione e di sorveglianza. In particolare, pur tenendo conto della trasparenza con cui la DGCA India ha presentato alla Commissione informazioni relative alla sicurezza, la Commissione ha sottolineato l'importanza di un continuo sviluppo della capacità di certificazione e sorveglianza della DGCA India, comprese l'assunzione e la formazione del personale tecnico, e la necessità di elaborare strumenti per il controllo e il monitoraggio sistematico della sorveglianza in materia di sicurezza.
- (31) In base alle informazioni attualmente disponibili, tra cui quelle fornite dalla DGCA India nella riunione di consultazione tecnica del 28 marzo 2017, si ritiene che non vi sia né incapacità né mancanza di volontà da parte della DGCA India di rimediare alle carenze in materia di sicurezza.
- (32) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione inserendo i vettori aerei dell'India.
- (33) 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 in India, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (34) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### **Vettori aerei dell'Indonesia**

- (35) Le consultazioni tra la Commissione e la direzione generale dell'aviazione civile dell'Indonesia («DGCA Indonesia») proseguono con l'obiettivo di controllare i progressi compiuti dalla DGCA Indonesia nel garantire che il sistema di sorveglianza della sicurezza aerea in Indonesia venga adeguato alle norme di sicurezza internazionali. In tale contesto, con lettera del 16 marzo 2017 la DGCA Indonesia ha comunicato alla Commissione informazioni supplementari e un aggiornamento sulle condizioni dell'aviazione indonesiana e sulle attività di sorveglianza della sicurezza.
- (36) La DGCA Indonesia ha fornito informazioni relative al periodo compreso tra novembre 2016 e marzo 2017, riguardanti i vettori aerei certificati in Indonesia, la sorveglianza della sicurezza di tali vettori aerei, le misure esecutive attuate dalla DGCA Indonesia, lo sviluppo delle norme indonesiane sull'aviazione, gli incidenti gravi avvenuti nel corso di quel periodo e l'assistenza tecnica prestata alla DGCA Indonesia.



- (37) Nel periodo compreso tra novembre 2016 e marzo 2017 la DGCA Indonesia non ha certificato nuovi vettori aerei né revocato certificati di operazione aerea. Nella lettera del 16 marzo 2017 la DGCA Indonesia ha indicato che la sua priorità principale è la preparazione per la missione coordinata di convalida dell'ICAO («ICVM») che si svolgerà nell'ottobre 2017. I risultati dell'ICVM dovrebbero dare una buona indicazione dello sviluppo del sistema di sorveglianza della sicurezza in Indonesia. La DGCA Indonesia non ha fornito elementi di prova attestanti che la sorveglianza della sicurezza dei vettori aerei attualmente inclusi nell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione sia garantita conformemente alle norme internazionali di sicurezza.
- (38) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione inserendo o sopprimendo vettori aerei dell'Indonesia.
- (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 in Indonesia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

### **Vettori aerei della Libia**

- (40) Il 6 marzo 2017 si è tenuta una riunione di consultazione tecnica tra la Commissione, l'AESA, uno Stato membro e l'autorità libica per l'aviazione civile («LYCAA»).
- (41) Nel corso di tale riunione la LYCAA ha fornito informazioni in merito alle sue attività di sorveglianza, compresi i suoi piani per l'assunzione e la formazione del personale tecnico e il suo approccio strategico allo sviluppo tecnico nel contesto del rafforzamento delle capacità di sicurezza aerea. La LYCAA ha ribadito che, nei limiti di un contesto operativo complesso, è impegnata ad adempiere ai suoi obblighi internazionali in materia di sicurezza aerea.
- (42) La Commissione riconosce gli sforzi compiuti dalla dirigenza della LYCAA e il fatto che essa si sia impegnata a collaborare con la Commissione in modo da poter fornire aggiornamenti sulla situazione dei suoi obblighi di sorveglianza.
- (43) La Commissione prende tuttavia atto della persistente complessità del contesto operativo in Libia e delle conseguenze di tale situazione sulla capacità della LYCAA di ottemperare ai suoi obblighi di sorveglianza in materia di sicurezza. In base a tutte le informazioni disponibili la Commissione ritiene pertanto che la Libia non sia attualmente in grado di adempiere ai propri obblighi in materia di sicurezza aerea.
- (44) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dell'Unione dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei della Libia.

### **Vettori aerei del Mozambico**

- (45) Dal 6 al 10 febbraio 2017 è stata condotta in Mozambico una visita di valutazione in loco da parte dell'Unione, cui hanno partecipato esperti della Commissione, dell'AESA e degli Stati membri. Nel corso della visita l'Istituto dell'aviazione civile del Mozambico («IACM») ha dimostrato di aver compiuto notevoli progressi negli ultimi anni. L'IACM si è concentrato sull'attuazione delle norme ICAO e sulle pratiche raccomandate. Esso adotta un approccio tradizionale alla sicurezza aerea basato sulla conformità e si sta evolvendo verso l'attuazione e l'uso di tecniche moderne di gestione della sicurezza aerea che comprendono un programma nazionale di sicurezza.
- (46) Dall'ultima visita di valutazione in loco da parte dell'Unione dell'aprile 2015, sono stati compiuti progressi significativi con l'introduzione della nuova legge sull'aviazione in Mozambico e del nuovo statuto dell'IACM. A seguito dell'adozione della nuova legge sull'aviazione si sta procedendo all'aggiornamento di numerosi ulteriori requisiti, regolamenti, manuali e procedure per renderli conformi alla nuova legge e alle ultime modifiche alle norme internazionali di sicurezza. Il personale dell'IACM è più preparato e per sorvegliare le attività di trasporto aereo in Mozambico sono disponibili più ispettori pienamente qualificati. È in corso la formazione di ulteriori ispettori e l'attuale organico è sufficiente per il livello di attività di trasporto aereo in Mozambico. Anche le strutture dell'IACM sono migliorate. L'IACM è stato istituito quale autorità per l'aviazione civile con autonomia amministrativa, finanziaria, patrimoniale e delle funzioni.

- (47) I fatti dimostrano che l'IACM ha le capacità per sorvegliare le attività di trasporto aereo in Mozambico e mantenere un sistema normativo solido, e che l'IACM attua e applica i regolamenti dell'aviazione civile vigenti per far fronte ad eventuali carenze in materia di sicurezza. Il sistema di sorveglianza della sicurezza in Mozambico è consolidato, ma sono in corso attività per migliorarlo ulteriormente e garantirne la conformità con le recenti modifiche alle norme internazionali di sicurezza.
- (48) Durante la visita di valutazione in loco da parte dell'Unione sono stati visitati, a titolo di campione pertinente, tre vettori aerei certificati in Mozambico: i due maggiori vettori aerei del paese e un vettore che gestisce elicotteri. Dalle visite a tali tre vettori aerei è risultato che essi hanno sviluppato sistemi di gestione della sicurezza e della qualità, esercitano il controllo della manutenzione e del mantenimento dell'aeronavigabilità e operano conformemente ai regolamenti applicabili in Mozambico. I vettori aerei applicano le norme internazionali di sicurezza e hanno la capacità e dimostrano la volontà di rimediare alle carenze in materia di sicurezza.
- (49) Il 17 marzo 2017 si è tenuta una riunione di consultazione tecnica tra la Commissione, l'AESA e l'IACM. L'IACM ha aggiornato la Commissione in merito ai progressi compiuti successivamente alla visita di valutazione in loco da parte dell'Unione e si è convenuto che l'IACM avrebbe fornito ulteriori informazioni sulle azioni correttive intraprese a seguito delle osservazioni formulate durante la visita. L'IACM ha spiegato di aver utilizzato tali osservazioni per evidenziare criticità con i vettori aerei interessati e di aver richiesto azioni correttive da parte degli operatori.
- (50) Il 21 aprile 2017 l'IACM ha fornito informazioni in merito al suo piano d'azione correttivo e a quello dei tre vettori aerei oggetto della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione, e in merito alla soluzione delle criticità evidenziate. Il piano d'azione correttivo risponde adeguatamente alle osservazioni formulate durante la visita e comprende un calendario realistico. Gli elementi di prova forniti sono pertinenti per la risoluzione delle criticità.
- (51) Il 26 aprile 2017 l'IACM e il maggiore vettore aereo registrato in Mozambico, *Linhas Aéreas de Moçambique*, hanno avuto la possibilità di essere ascoltati dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea, conformemente all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (52) Nel corso dell'audizione il rappresentante del governo del Mozambico ha espresso il forte impegno assunto dal suo governo di migliorare la sicurezza dei trasporti in Mozambico in generale, e di continuare a migliorare l'attuazione delle norme internazionali in materia di sicurezza aerea in particolare.
- (53) Nel corso dell'audizione l'IACM ha fornito informazioni sul settore dell'aviazione in Mozambico e sulle proprie capacità in qualità di autorità autonoma dell'aviazione civile. Tali informazioni comprendevano dettagli sulla sua organizzazione, sui meccanismi di finanziamento, sul numero di ispettori per la sorveglianza della sicurezza, sull'elaborazione di leggi e regolamenti e sulla programmazione futura dell'IACM.
- (54) Nel corso dell'audizione *Linhas Aéreas de Moçambique* ha fornito informazioni sulla sua flotta attuale e sui suoi obiettivi per gli anni a venire. Il vettore ha spiegato che si sta concentrando sullo sviluppo delle rotte sul mercato nazionale e regionale. *Linhas Aéreas de Moçambique* ha anche fornito informazioni sul suo sistema di gestione della sicurezza.
- (55) In base a tutte le informazioni disponibili, compresi i risultati della visita di valutazione in loco da parte dell'Unione e le informazioni fornite durante l'audizione del 26 aprile 2017, si ritiene che l'IACM abbia conseguito miglioramenti duraturi e costanti nel tempo. È inoltre riconosciuto che l'IACM si è dimostrato disponibile a collaborare con la Commissione su base continuativa. Si ritiene che l'IACM abbia la capacità di adempiere alle proprie responsabilità per quanto riguarda la sorveglianza dei vettori aerei certificati in Mozambico. Durante l'audizione il governo del Mozambico si è impegnato ad avviare con la Commissione un dialogo costante in materia di sicurezza, anche con ulteriori riunioni, se e quando reputato necessario dalla Commissione.
- (56) In conformità 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 sopprimere tutti i vettori certificati in Mozambico dall'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (57) Gli Stati membri devono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti, attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei certificati in Mozambico, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

- (58) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### **Vettori aerei della Nigeria**

- (59) Il 25 novembre 2015 il vettore aereo *Med-View Airline*, certificato in Nigeria, ha presentato all'AESA una domanda di autorizzazione come operatore di un paese terzo («TCO»). L'AESA ha valutato tale domanda in conformità alle prescrizioni del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione ed espresso serie preoccupazioni riguardo all'incapacità di *Med-View Airline* di dimostrare la conformità alle prescrizioni applicabili di cui all'articolo 3 del medesimo regolamento. L'AESA ha perciò concluso che un'ulteriore valutazione non avrebbe condotto al rilascio di un'autorizzazione TCO a *Med-View Airline* poiché quest'ultima non si conformava a dette prescrizioni. Il 17 novembre 2016 l'AESA ha pertanto respinto la domanda di autorizzazione per motivi di sicurezza.
- (60) Il 24 febbraio 2017 la Commissione ha chiesto all'autorità per l'aviazione civile della Nigeria («NCAA») di fornire informazioni in merito alle misure adottate in seguito al rigetto da parte dell'AESA della domanda di autorizzazione TCO presentata da *Med-View Airline*. Nella sua lettera del 22 marzo 2017 alla Commissione la NCAA non ha fornito le informazioni necessarie per garantire che le azioni intraprese consentissero alla NCAA di affrontare adeguatamente le preoccupazioni sollevate dall'AESA nella valutazione della domanda di autorizzazione TCO di *Med-View Airline*.
- (61) Il 10 e 24 aprile 2017 *Med-View Airline* ha trasmesso alla Commissione informazioni in merito alle misure correttive adottate per affrontare le preoccupazioni sollevate dall'AESA.
- (62) Il 25 aprile 2017 è stata data sia alla NCAA che a *Med-View Airline* la possibilità di essere ascoltate dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea in conformità all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (63) Nel corso di tale audizione la NCAA ha fornito soltanto informazioni limitate su aspetti quali la data della sua istituzione, i risultati degli audit dell'ICAO del 2006 e del marzo 2016, il suo status nell'ambito del programma di valutazione della sicurezza aerea internazionale dell'FAA, il numero di ispettori delle operazioni di volo e dell'aeronavigabilità e il numero di titolari di certificato di operatore aereo in Nigeria. Le risposte della NCAA ai quesiti relativi alla sua capacità di identificare e monitorare le carenze in materia di sicurezza hanno evidenziato che tale capacità non è adeguata. Si ritiene che la NCAA dovrà adottare misure volte a migliorare la qualità prescritta del sistema di sorveglianza della sicurezza esercitata sui vettori aerei di cui è responsabile.
- (64) Durante l'audizione, basandosi su informazioni da essa fornite in precedenza, *Med-View Airline* ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito alle misure correttive adottate per affrontare le gravi criticità individuate dall'AESA nel quadro della valutazione di sicurezza per l'autorizzazione TCO, quali le operazioni di volo non rientranti nell'ambito del certificato di operatore aereo autorizzato e le specifiche operative associate, il controllo dell'aeronavigabilità e della manutenzione, l'attuazione e il monitoraggio delle direttive di aeronavigabilità e il sistema di gestione della sicurezza e della qualità. *Med-View Airline* ha tuttavia palesato un'evidente mancanza di consapevolezza e di comprensione della gravità delle criticità in materia di sicurezza rilevate dall'AESA. Le misure adottate da *Med-View Airline* rivelano inoltre l'assenza di una corretta analisi approfondita delle cause e di un piano d'azione correttivo adeguato per evitare il ripetersi di casi identici o analoghi da cui sono scaturite tali criticità.
- (65) Le informazioni attualmente disponibili, basate sulla valutazione di sicurezza dell'AESA per l'autorizzazione TCO, insieme alle informazioni fornite dalla NCAA e da *Med-View Airline*, contengono elementi di prova di gravi carenze in materia di sicurezza da parte di tale vettore. Dalle stesse informazioni risulta anche che *Med-View Airline* non è in grado di affrontare tali carenze in materia di sicurezza, come dimostrato, tra l'altro, dal piano d'azione correttivo inadeguato e insufficiente che ha presentato in risposta ai risultati della valutazione di sicurezza per l'autorizzazione TCO.
- (66) In conformità 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 per inserire il vettore aereo *Med-View Airline* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (67) 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 in Nigeria, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.

- (68) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### **Vettori aerei del Pakistan**

- (69) Con lettera del 23 gennaio 2017 la Commissione ha chiesto all'autorità per l'aviazione civile del Pakistan («PCAA») di fornire informazioni circa le azioni di follow-up da essa intraprese in relazione all'incidente del 7 dicembre 2016 dell'aeromobile ATR del vettore aereo *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*, certificato in Pakistan. In tale lettera la Commissione ha inoltre ricordato che il 13 gennaio 2016 l'AESA ha respinto, per motivi di sicurezza, la domanda di autorizzazione TCO presentata dal vettore merci *AHS International (Pvt) Ltd*, anch'esso certificato in Pakistan. Nella stessa lettera la Commissione ha inoltre comunicato di stare procedendo all'avvio di consultazioni ufficiali con la PCAA in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (70) Il 18 aprile 2017 si è tenuta una riunione di consultazione tecnica tra la Commissione, l'AESA, uno Stato membro e i rappresentanti della PCAA. Nel corso di tale riunione la PCAA ha fornito informazioni, tra cui un prospetto degli obblighi di certificazione e di sorveglianza e una sintesi dei dati relativi alle ispezioni per il periodo compreso tra il 2011 e il 2016. In occasione di tale riunione sono state discusse in particolare le responsabilità della PCAA in relazione alla sorveglianza di sicurezza di *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*.
- (71) Nel corso della riunione la Commissione ha comunicato alla PCAA una serie di elementi relativi ai suoi obblighi di certificazione e di sorveglianza. In particolare, sebbene sia stata apprezzata la trasparenza con la quale la PCAA ha presentato informazioni relative alla sicurezza alla Commissione, quest'ultima ha sottolineato che la PCAA deve attribuire la debita importanza al miglioramento continuo dei suoi sistemi di sicurezza. La Commissione ha quindi fatto sapere che la PCAA è tenuta ad essere pienamente a conoscenza delle prescrizioni del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione e delle relative implicazioni per i vettori aerei certificati in Pakistan.
- (72) In base alle informazioni attualmente disponibili, tra cui le informazioni fornite dalla PCAA nella riunione di consultazione tecnica del 18 aprile 2017, si ritiene che al momento non vi sia né incapacità né mancanza di volontà da parte della PCAA di rimediare alle carenze in materia di sicurezza.
- (73) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione inserendo i vettori aerei del Pakistan.
- (74) Gli Stati membri devono verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti attraverso l'attribuzione della priorità alle ispezioni di rampa dei vettori aerei certificati in Pakistan, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (75) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### **Vettori aerei della Russia**

- (76) Negli ultimi sei mesi 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 attribuendo la priorità alle ispezioni di rampa da effettuare su alcuni vettori aerei russi in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (77) Il 17 marzo 2017 alcuni rappresentanti della Commissione, dell'AESA e di uno Stato membro hanno incontrato i rappresentanti dell'Agenzia federale russa del trasporto aereo («FATA»). Lo scopo della riunione era rivedere le prestazioni in termini di sicurezza dei vettori aerei certificati in Russia in base alle relazioni delle ispezioni di rampa per il periodo compreso tra l'11 marzo 2016 e il 10 marzo 2017 e individuare i casi in cui le attività di sorveglianza della FATA devono essere rafforzate.

- (78) Durante la riunione la Commissione ha esaminato più in dettaglio i risultati delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA su sei vettori aerei certificati in Russia. Sebbene non siano stati segnalati problemi di sicurezza, la FATA ha comunicato alla Commissione che, a causa del numero limitato di controlli effettuati su alcuni vettori aerei, nel prossimo trimestre saranno effettuate ispezioni supplementari su due di tali vettori.
- (79) In base alle informazioni attualmente disponibili, tra cui le informazioni fornite dalla FATA nella riunione di consultazione tecnica del 17 marzo 2017, si ritiene che al momento non vi sia né incapacità né mancanza di volontà da parte della FATA di rimediare alle carenze in materia di sicurezza. Per questi motivi la Commissione ha concluso che non era necessaria un'audizione delle autorità dell'aviazione russa o di alcuno vettori aerei certificati in Russia dinnanzi alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea.
- (80) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione inserendo i vettori aerei della Russia.
- (81) 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 in Russia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (82) Qualora tali ispezioni dovessero indicare l'esistenza di un rischio imminente per la sicurezza, dovuto alla non conformità alle pertinenti norme di sicurezza, la Commissione può vedersi costretta ad adottare misure nei confronti dei vettori aerei della Russia in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### **Vettori aerei di Saint Vincent e Grenadine**

- (83) Il 16 aprile 2015 il vettore aereo *Mustique Airways*, registrato a Saint Vincent e Grenadine, 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 ed espresso serie preoccupazioni riguardo all'incapacità di *Mustique Airways* di dimostrare la conformità alle prescrizioni applicabili di cui all'articolo 3 del medesimo regolamento. L'AESA ha perciò concluso che un'ulteriore valutazione non avrebbe condotto al rilascio di un'autorizzazione TCO a *Mustique Airways* poiché quest'ultima non si conformava a dette prescrizioni. Il 4 ottobre 2016 l'AESA ha pertanto respinto la domanda di autorizzazione per motivi di sicurezza.
- (84) Il 30 gennaio 2017 la Commissione ha chiesto all'autorità competente di Saint Vincent e Grenadine, l'autorità per l'aviazione civile dei Caraibi orientali («ECCAA»), di fornire informazioni in merito alle misure adottate in seguito al rigetto da parte dell'AESA della domanda di autorizzazione TCO presentata da *Mustique Airways*. Il 24 febbraio 2017 l'ECCAA ha comunicato alla Commissione che il 2 febbraio 2017 *Mustique Airways* ha presentato all'AESA una nuova domanda di autorizzazione TCO sulla base del fatto che, secondo tale vettore, le criticità in materia di sicurezza che hanno determinato il rigetto dell'AESA sarebbero state risolte in modo soddisfacente.
- (85) Dal momento che né *Mustique Airways* né la ECCAA hanno dimostrato che le criticità in materia di sicurezza rilevate dall'AESA nella valutazione per l'autorizzazione TCO erano state risolte, il 26 aprile 2017 è stata data sia all'ECCAA che a *Mustique Airways* la possibilità di essere ascoltate dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea in conformità all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (86) L'ECCAA non ha risposto all'invito ad essere ascoltata e non ha partecipato all'audizione, né ha fornito informazioni sulle misure adottate in riferimento ai risultati del TCO di *Mustique Airways* o alle attività di sorveglianza.
- (87) Il 24 aprile 2017 l'AESA ha partecipato a una riunione tecnica con *Mustique Airways* per discutere la nuova domanda del vettore. Dato il breve lasso di tempo intercorso tra questa riunione e l'audizione, l'AESA non è stata in grado di svolgere una valutazione completa della nuova domanda, ma ha comunque potuto confermare alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea che le cause di fondo che hanno portato alle gravi e ripetute carenze in materia di sicurezza individuate dall'AESA durante la prima valutazione TCO continuano ad essere presenti.

- (88) Nel corso dell'audizione del 26 aprile 2017 *Mustique Airways* ha fornito informazioni sulle attività e sulle strutture della società e solo in misura limitata sugli aspetti relativi alla sicurezza. Le informazioni fornite da *Mustique Airways* sui progressi finora raggiunti in merito allo sviluppo dei sistemi di gestione della sicurezza e della qualità lasciano intendere che tali sistemi non sono sufficientemente sviluppati. Pur accogliendo con favore la disponibilità di *Mustique Airways* a impegnarsi in un dialogo più efficace con l'AESA in merito alla nuova domanda di autorizzazione TCO, si è constatato che gli elementi essenziali di sicurezza, come un sistema basilare di gestione della sicurezza, non sono presenti. *Mustique Airways* ha inoltre palesato una mancanza di consapevolezza e di comprensione della gravità delle carenze rilevate dall'AESA. È infine emerso chiaramente che la cultura della sicurezza del vettore aereo è di natura reattiva anziché proattiva.
- (89) Le informazioni attualmente disponibili, tra cui le quelle fornite dall'AESA nel quadro della domanda di autorizzazione TCO respinta di *Mustique Airways* e nel quadro dell'attuale domanda, nonché tutte le informazioni fornite dal vettore aereo *Mustique Airways*, contengono elementi di prova di gravi carenze in materia di sicurezza da parte di questo vettore. Attualmente *Mustique Airways* non è sufficientemente in grado di affrontare le sue carenze in materia di sicurezza. Le azioni di sicurezza attualmente in corso sono infatti in larga misura in fase di sviluppo, e il piano di azione correttivo che *Mustique Airways* ha presentato in risposta alle criticità rilevate in sede di valutazione di sicurezza per l'autorizzazione TCO non è sufficientemente solido, in particolare per quanto riguarda la necessaria analisi delle cause di fondo.
- (90) In conformità 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 per inserire il vettore aereo *Mustique Airways* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (91) 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 a Saint Vincent e Grenadine, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (92) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

#### **Vettori aerei della Thailandia**

- (93) Il 17 marzo 2017 si è tenuta una riunione di consultazione tecnica tra la Commissione, l'AESA e l'autorità per l'aviazione civile della Thailandia («CAAT»). Nel corso di tale riunione la CAAT ha aggiornato la Commissione sui progressi compiuti dal settembre 2016, in particolare per quanto riguarda il sistema di trasporto aereo in Thailandia, la tabella di marcia della CAAT per raggiungere la conformità e lo stato attuale dell'attuazione del suo piano di azione correttivo.
- (94) I principali elementi di progresso sono la nuova legge thailandese sull'aviazione civile, che dovrebbe entrare in vigore nell'ultimo trimestre del 2017, la modifica dei regolamenti della CAAT, l'aggiornamento della sua struttura, i meccanismi di finanziamento sostenibile e il miglioramento del programma di dotazione di personale e di formazione per i suoi ispettori. Le procedure di ispezione, i manuali e gli strumenti della CAAT, tra cui il sistema informatico, sono stati migliorati e il programma di sorveglianza della sicurezza aggiornato al fine di garantire una sorveglianza completa e continua dei vettori aerei certificati in Thailandia. La CAAT ha inoltre creato un servizio di garanzia della qualità, incaricato del monitoraggio della sua conformità alle norme di sicurezza aerea internazionali e nazionali.
- (95) La CAAT ha inoltre fornito informazioni sull'evoluzione del programma nazionale di sicurezza e sullo stato delle criticità rilevate nel corso dell'audit dell'ICAO del gennaio 2015, tra cui la criticità significativa in materia di sicurezza relativa alla certificazione degli operatori aerei sulla base di tali rilievi. La CAAT ha inoltre fornito informazioni sui progressi compiuti in relazione al piano di sostenibilità e alla cooperazione internazionale in cui è coinvolta.
- (96) Un elemento importante del piano d'azione correttivo della CAAT è la ricertificazione dei vettori aerei in Thailandia in base all'approccio strutturato in cinque fasi dell'ICAO per la certificazione dei vettori aerei. Nel febbraio 2017 è stato ricertificato il primo dei vettori aerei che operano a livello internazionale ed entro giugno 2017 la CAAT prevede di ricertificare altri 12 vettori aerei impegnati nel trasporto aereo internazionale. Nel corso della procedura di ricertificazione la CAAT ha intrapreso misure esecutive nei confronti di alcuni vettori che avevano chiesto la ricertificazione.

- (97) Il governo thailandese e la CAAT dimostrano un chiaro impegno a migliorare il sistema di sorveglianza della sicurezza in Thailandia. La CAAT ha fornito elementi di prova dei notevoli progressi compiuti negli ultimi sei mesi. Le informazioni in materia di sicurezza attualmente disponibili riguardo ai vettori aerei certificati in Thailandia non giustificano la decisione di istituire un divieto operativo o restrizioni operative. Al fine di monitorare attentamente la situazione, le consultazioni con le autorità della Thailandia dovranno continuare in conformità all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (98) In conformità ai criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005 la Commissione ritiene pertanto che per il momento non vi siano motivi per modificare l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per quanto riguarda i vettori aerei della Thailandia.
- (99) 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 in Thailandia, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (100) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### Vettori aerei dell'Ucraina

- (101) Il 29 agosto 2014 il vettore aereo *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, certificato in Ucraina, 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 ed espresso serie preoccupazioni riguardo all'incapacità di *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* di dimostrare la conformità alle prescrizioni applicabili di cui all'articolo 3 del medesimo regolamento. L'AESA ha perciò concluso che un'ulteriore valutazione non avrebbe condotto al rilascio di un'autorizzazione TCO a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* poiché quest'ultima non si conformava a dette prescrizioni. Il 15 settembre 2016 l'AESA ha pertanto respinto la domanda di autorizzazione per motivi di sicurezza.
- (102) Il 15 febbraio 2016 il vettore aereo *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*, registrato in Ucraina, 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 ed espresso serie preoccupazioni riguardo all'incapacità di *Air Company «Black Sea Airlines» LLC* di dimostrare la conformità alle prescrizioni applicabili di cui all'articolo 3 del medesimo regolamento. L'AESA ha perciò concluso che un'ulteriore valutazione non avrebbe condotto al rilascio di un'autorizzazione TCO a *Air Company «Black Sea Airlines» LLC* poiché quest'ultima non si conformava a dette prescrizioni. Il 13 ottobre 2016 l'AESA ha pertanto respinto la domanda di autorizzazione per motivi di sicurezza.
- (103) Il 6 marzo 2017 la Commissione ha chiesto all'amministrazione statale dell'aviazione dell'Ucraina («SAAU») di fornire informazioni in merito alle misure da essa adottate in seguito al rigetto da parte dell'AESA delle domande di autorizzazione TCO presentate da *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* e *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*. La richiesta di informazioni ha dato il via alle consultazioni ufficiali con la SAAU in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006. Dal momento che le criticità in materia di sicurezza rilevate dall'AESA nella valutazione per l'autorizzazione TCO non erano state risolte, il 25 aprile 2017 è stata data alla SAAU, a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* e a *Air Company «Black Sea Airlines» LLC* la possibilità di essere ascoltate dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea in conformità all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (104) Il 3 aprile 2017 la SAAU ha revocato il certificato di operatore aereo di *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*. Tale decisione ha chiuso la consultazione ufficiale aperta il 6 marzo 2017 in relazione a tale vettore aereo.
- (105) La SAAU e *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* sono state ascoltate dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea il 25 aprile 2017. La SAAU ha comunicato tra l'altro che le attività di sorveglianza sui vettori aerei certificati in Ucraina sono adeguate ai registri SAFA e a tutte le informazioni derivanti dalla procedura di autorizzazione TCO. La SAAU ha inoltre fornito informazioni sulla possibile adozione di azioni a breve termine, quali la sospensione, la limitazione o la revoca del certificato di operatore aereo di un vettore in risposta a un rigetto da parte dell'AESA di una domanda di autorizzazione TCO. La SAAU ha inoltre fornito informazioni sulle azioni a lungo termine volte a migliorare le procedure interne per quanto riguarda l'attività di certificazione e di sorveglianza nei confronti dei vettori aerei certificati in Ucraina.

- (106) Nel corso di tale audizione, basandosi su informazioni fornite in precedenza, *International Joint-Stock Aviation Company* «URGA» ha descritto in maggiore dettaglio le misure correttive adottate per affrontare le gravi criticità individuate dall'AESA nel quadro della valutazione di sicurezza per l'autorizzazione TCO, quali la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e l'esecuzione degli interventi di manutenzione. Il vettore aereo ha inoltre riferito in merito a un ulteriore audit condotto nel marzo 2017 da un ente privato per determinare lo stato attuale della sua conformità con le norme di sicurezza dell'aviazione internazionale. Tale audit ha confermato le carenze sistemiche precedentemente identificate dall'AESA nell'attuale sistema di documentazione del vettore aereo.
- (107) Nel corso dell'audizione *International Joint-Stock Aviation Company* «URGA» ha anche fatto sapere di aver presentato una nuova domanda di autorizzazione TCO il 19 aprile 2017. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea ne hanno preso atto e hanno accolto con favore la conferma sia da parte del vettore aereo che dell'AESA che questa nuova domanda di autorizzazione TCO sarà trattata con la massima attenzione nel quadro del regolamento (UE) n. 452/2014.
- (108) Le informazioni al momento disponibili, basate sulla valutazione di sicurezza dell'AESA per l'autorizzazione TCO di *International Joint-Stock Aviation Company* «URGA», insieme alle informazioni fornite dalla SAAU e da *International Joint-Stock Aviation Company* «URGA», dimostrano che l'attuazione delle azioni correttive per affrontare le criticità in materia di sicurezza rilevate dall'AESA non è ancora sufficientemente completata. Dette informazioni indicano inoltre che il vettore aereo non è attualmente in grado di individuare da sé i casi di non conformità in tutti i suoi processi e le sue attività.
- (109) In conformità 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 per inserire il vettore aereo *International Joint-Stock Aviation Company* «URGA» nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (110) 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 in Ucraina, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (111) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.

### **Vettori aerei dello Zimbabwe**

- (112) Il 12 aprile 2016 il vettore aereo *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, registrato nello Zimbabwe, 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 ed espresso serie preoccupazioni riguardo all'incapacità di *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* di dimostrare la conformità alle prescrizioni applicabili di cui all'articolo 3 del medesimo regolamento. L'AESA ha perciò concluso che un'ulteriore valutazione non avrebbe condotto al rilascio di un'autorizzazione TCO a *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* poiché quest'ultima non si conformava a dette prescrizioni. Il 7 novembre 2016 l'AESA ha pertanto respinto la domanda di autorizzazione per motivi di sicurezza.
- (113) Il 3 marzo 2017 la Commissione ha chiesto all'autorità per l'aviazione civile dello Zimbabwe («CAAZ») di fornire informazioni in merito alle misure da essa adottate in seguito al rigetto da parte dell'AESA della domanda di autorizzazione TCO presentata da *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. La richiesta di informazioni ha dato il via alle consultazioni ufficiali con la CAAZ in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 473/2006. Dal momento che per *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* le criticità in materia di sicurezza rilevate dall'AESA nella valutazione per l'autorizzazione TCO non erano state risolte, il 26 aprile 2017 è stata data alla CAAZ e a *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* la possibilità di essere ascoltate dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea in conformità all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (114) Nel corso di tale audizione la CAAZ ha fornito tra l'altro informazioni circa le responsabilità di sorveglianza nei confronti di *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. La CAAZ ha presentato una sintesi delle azioni da essa intraprese in relazione al rigetto da parte dell'AESA per motivi di sicurezza della domanda di autorizzazione TCO di *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. L'AESA ha fornito informazioni sulle gravi criticità in materia di sicurezza che hanno determinato la decisione negativa in merito all'autorizzazione TCO.



- (115) Nel corso di tale audizione *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* ha fornito informazioni sulle misure correttive che sono state avviate e sono in corso da quando l'AESA ha respinto la domanda di autorizzazione TCO del vettore aereo. Le informazioni fornite da *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, tra cui i dati riguardanti i progressi limitati nello sviluppo di sistemi di gestione della sicurezza e della qualità, non sono stati sufficienti per ridimensionare le preoccupazioni sollevate.
- (116) Le informazioni attualmente disponibili, tra cui quelle fornite dall'AESA in relazione alla domanda di valutazione di sicurezza TCO di *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, nonché le informazioni fornite dalla CAAZ e da *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* mettono chiaramente in luce gravi carenze in materia di sicurezza da parte di *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Si ritiene che *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* non sia attualmente in grado di affrontare tali carenze in materia di sicurezza. Le azioni di sicurezza di *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* attualmente in corso sono infatti in larga misura solo in fase di sviluppo, e il piano di azione correttivo che *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* ha presentato in risposta alle criticità rilevate durante la valutazione di sicurezza per l'autorizzazione TCO non è solido, in particolare per quanto riguarda la necessaria analisi delle cause di fondo.
- (117) In conformità 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 per inserire il vettore aereo *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* nell'allegato A del regolamento (CE) n. 474/2006.
- (118) 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 in Zimbabwe, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (119) Qualora informazioni pertinenti in materia di sicurezza dovessero indicare che sussistono rischi imminenti per la sicurezza dovuti alla non conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione può vedersi costretta ad adottare ulteriori misure in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (120) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (121) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

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

- 1) l'allegato A è sostituito dal testo dell'allegato I del presente regolamento;
- 2) l'allegato B è sostituito dal testo dell'allegato II del presente regolamento.

#### *Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *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 maggio 2017

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

## ALLEGATO A

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC») o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
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
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Saint Vincent e Grenadine
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY «URGA»	UK 012	URG	Ucraina
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica islamica di Afghanistan</b>
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Repubblica islamica di Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Repubblica islamica di Afghanistan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, inserito nell'allegato B, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica d'Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Repubblica d'Angola

<sup>(1)</sup> 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 AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC») o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Congo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Repubblica del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Sconosciuto	Repubblica del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Repubblica del Congo
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (RDC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica democratica del Congo (RDC)</b>
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)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC») o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
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)
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)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC») o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Gibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Guinea equatoriale</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC N. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC N. 005	NAS	Eritrea
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica gabonese responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica gabonese</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Repubblica gabonese
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Repubblica gabonese
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	Repubblica gabonese

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC») o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenoa, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air e Batik Air, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica di Indonesia</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AMA	135-054	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Repubblica di Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Repubblica di Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Repubblica di Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica di Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica di Indonesia
EASTINDO	135-038	ESD	Repubblica di Indonesia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica di Indonesia
HEVILIFT AVIATION	135-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica di Indonesia
INDO STAR AVIATION	135-057	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Repubblica di Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC») o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Repubblica di Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica di Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica di Indonesia
MARTA BUANA ABADI	135-049	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MY INDO AIRLINES	121-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NAM AIR	121-058	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Repubblica di Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica di Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica di Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica di Indonesia
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica di Indonesia
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Repubblica di Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Repubblica di Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica di Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Repubblica di Indonesia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica di Indonesia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica di Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC») o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica di Indonesia
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Kirghizistan</b>
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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme.</b>			<b>Liberia</b>
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Libia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libia



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC») o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Nepal responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Repubblica del Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
GOMA AIR	064/2010	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Repubblica del Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Repubblica del Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Sconosciuto	Repubblica del Nepal
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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC») o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Sao Tomé e Principe</b>
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé e Principe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé e Principe
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Sierra Leone, compresi i seguenti:</b>			<b>Sierra Leone</b>
<i>AIR RUM, LTD</i>	SCONOSCIUTO	RUM	Sierra Leone
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	SCONOSCIUTO	DTY	Sierra Leone
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	SCONOSCIUTO	ORJ	Sierra Leone
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	SCONOSCIUTO	PRR	Sierra Leone
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	SCONOSCIUTO	SVT	Sierra Leone
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	SCONOSCIUTO	Sconosciuto	Sierra Leone
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Sudan</b>
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Repubblica del Sudan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Repubblica del Sudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Repubblica del Sudan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Repubblica del Sudan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Repubblica del Sudan
<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 B

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC»)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	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
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo Boeing B737-700, aeromobili del tipo Boeing B777-200, aeromobili del tipo Boeing B777-300 e aeromobili del tipo Boeing B777-300ER.	L'intera flotta, tranne: aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B737-700, come indicato nell'AOC; aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B777-200, come indicato nell'AOC; aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B777-300, come indicato nell'AOC, e aeromobili appartenenti alla flotta dei Boeing B777-300ER, come indicato nell'AOC.	Repubblica d'Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP.	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50, 2 aeromobili del tipo Falcon 900.	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Repubblica gabonese
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800.	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG.	Repubblica gabonese; Repubblica del Sud Africa
IRAN AIR	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 nell'AOC; aeromobili del tipo Boeing B747, come indicato nell'AOC.	Repubblica islamica dell'Iran

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo AOC (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (Air Operator Certificate — «AOC»)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	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 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) Afrijet è autorizzato a utilizzare solo l'aeromobile specifico indicato per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione.

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/831 DELLA COMMISSIONE****del 16 maggio 2017****che approva la sostanza attiva *Beauveria bassiana* ceppo 147 in conformità al regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che modifica l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che abroga le direttive del Consiglio 79/117/CEE e 91/414/CEE <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1107/2009, il 6 novembre 2012 la società Arysta Lifescience SAS ha presentato alla Francia una domanda di approvazione della sostanza attiva *Beauveria bassiana* ceppo 147. In conformità all'articolo 9, paragrafo 3, di detto regolamento, il 5 febbraio 2013 la Francia, in qualità di Stato membro relatore, ha informato il richiedente, gli altri Stati membri, la Commissione e l'Autorità europea per la sicurezza alimentare (di seguito «l'Autorità») dell'ammissibilità della domanda.
- (2) Il 2 ottobre 2014 lo Stato membro relatore ha presentato alla Commissione, con copia all'Autorità, un progetto di rapporto di valutazione in cui si valuta se sia prevedibile che tale sostanza attiva soddisfi i criteri di approvazione previsti all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1107/2009.
- (3) L'Autorità ha seguito le disposizioni dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1107/2009. In conformità all'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1107/2009, essa ha chiesto al richiedente di fornire informazioni supplementari agli Stati membri, alla Commissione e all'Autorità stessa. La valutazione delle informazioni supplementari da parte dello Stato membro relatore è stata presentata all'Autorità sotto forma di progetto aggiornato di rapporto di valutazione il 3 luglio 2015.
- (4) Il 6 ottobre 2015 l'Autorità ha comunicato al richiedente, agli Stati membri e alla Commissione le sue conclusioni <sup>(2)</sup> sulla possibilità che la sostanza attiva *Beauveria bassiana* ceppo 147 soddisfi i criteri di approvazione previsti all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1107/2009. L'Autorità ha messo le sue conclusioni a disposizione del pubblico.
- (5) L'8 marzo 2016 la Commissione ha presentato al comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi la relazione di esame per la sostanza attiva *Beauveria bassiana* ceppo 147 e un progetto di regolamento in cui tale sostanza viene approvata.
- (6) Al richiedente è stata data la possibilità di presentare osservazioni sulla relazione di esame.
- (7) Per quanto riguarda uno o più impieghi rappresentativi di almeno un prodotto fitosanitario contenente la sostanza attiva, in particolare gli impieghi che sono stati esaminati e descritti nella relazione di esame, è stato accertato che i criteri di approvazione previsti all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1107/2009 sono soddisfatti. È pertanto opportuno approvare la sostanza attiva *Beauveria bassiana* ceppo 147.
- (8) In conformità all'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1107/2009, in combinato disposto con l'articolo 6 del medesimo e alla luce delle attuali conoscenze scientifiche e tecniche, è tuttavia necessario fissare alcune condizioni e restrizioni.
- (9) In conformità all'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1107/2009, è opportuno modificare di conseguenza l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 <sup>(3)</sup>.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

<sup>(1)</sup> GUL 309 del 24.11.2009, pag. 1.

<sup>(2)</sup> EFSA Journal 2015;13(10):4261 [35 pp.]. doi: 10.2903/j.efsa.2015.4261.

<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante disposizioni di attuazione del regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'elenco delle sostanze attive approvate (GUL 153 dell'11.6.2011, pag. 1).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

**Approvazione della sostanza attiva**

La sostanza attiva *Beauveria bassiana* ceppo 147, specificata nell'allegato I, è approvata alle condizioni indicate in tale allegato.

*Articolo 2*

**Modifiche del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011**

L'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento.

*Articolo 3*

**Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo 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 16 maggio 2017

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ALLEGATO I

Nome comune, numeri d'identificazione	Denominazione IUPAC	Purezza <sup>(1)</sup>	Data di approvazione	Scadenza dell'approvazione	Disposizioni specifiche
<p><i>Beauveria bassiana</i> ceppo 147</p> <p>Numero di registrazione nella raccolta <i>Collection nationale de cultures de microorganismes</i> (CNCM) — Istituto Pasteur, Parigi, Francia: I-2960.</p>	Non pertinente.	Livello massimo di beauvericin: 24 µg/L	6 giugno 2017	6 giugno 2027	<p>Per l'attuazione dei principi uniformi di cui all'articolo 29, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1107/2009 si tiene conto delle conclusioni contenute nella relazione di esame sulla sostanza <i>Beauveria bassiana</i> ceppo 147, in particolare delle relative appendici I e II.</p> <p>Nell'ambito di questa valutazione generale gli Stati membri prestano particolare attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— alla protezione di operatori e lavoratori, tenendo conto che la sostanza <i>Beauveria bassiana</i> ceppo 147, come ogni microrganismo, va considerata un potenziale sensibilizzante, e prestando particolare attenzione all'esposizione per inalazione;</li> <li>— al livello massimo del metabolita beauvericin nel prodotto formulato.</li> </ul> <p>Il produttore garantisce il rigoroso mantenimento delle condizioni ambientali e l'analisi del controllo di qualità durante il processo di fabbricazione.</p> <p>Le condizioni d'impiego devono comprendere, se necessario, misure di mitigazione del rischio.</p>

<sup>(1)</sup> Ulteriori dettagli sull'identità e sulle specifiche della sostanza attiva sono contenuti nella relazione di esame.

ALLEGATO II

Alla parte B dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011, è aggiunta la seguente voce:

	Nome comune, numeri d'identificazione	Denominazione IUPAC	Purezza <sup>(1)</sup>	Data di approvazione	Scadenza dell'approvazione	Disposizioni specifiche
«110	<i>Beauveria bassiana</i> ceppo 147 Numero di registrazione nella raccolta <i>Collection nationale de cultures de micro-organismes</i> (CNCM) — Istituto Pasteur, Parigi, Francia: I-2960.	Non pertinente.	Livello massimo di beauvericin: 24 µg/L	6 giugno 2017	6 giugno 2027	<p>Per l'attuazione dei principi uniformi di cui all'articolo 29, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1107/2009 si tiene conto delle conclusioni contenute nella relazione di esame sulla sostanza <i>Beauveria bassiana</i> ceppo 147, in particolare delle relative appendici I e II.</p> <p>Nell'ambito di questa valutazione generale gli Stati membri prestano particolare attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— alla protezione di operatori e lavoratori, tenendo conto che la sostanza <i>Beauveria bassiana</i> ceppo 147, come ogni microrganismo, va considerata un potenziale sensibilizzante, e prestando particolare attenzione all'esposizione per inalazione,</li> <li>— al livello massimo del metabolita beauvericin nel prodotto formulato.</li> </ul> <p>Il produttore garantisce il rigoroso mantenimento delle condizioni ambientali e l'analisi del controllo di qualità durante il processo di fabbricazione.</p> <p>Le condizioni d'impiego devono comprendere, se necessario, misure di mitigazione del rischio.»</p>

<sup>(1)</sup> Ulteriori dettagli sull'identità e sulle specifiche della sostanza attiva sono contenuti nella relazione di esame.



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/832 DELLA COMMISSIONE****del 16 maggio 2017****che conferisce la protezione di cui all'articolo 99 del regolamento (UE) n. 1308/2013 alla denominazione Bürgstadter Berg (DOP)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 99,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi dell'articolo 97, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) n. 1308/2013, la domanda di registrazione della denominazione «Bürgstadter Berg» presentata dalla Germania è stata esaminata dalla Commissione e successivamente pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup>.
- (2) Alla Commissione non è stata notificata alcuna dichiarazione di opposizione ai sensi dell'articolo 98 del regolamento (UE) n. 1308/2013.
- (3) Ai sensi dell'articolo 99 del regolamento (UE) n. 1308/2013 la denominazione «Bürgstadter Berg» dovrebbe essere protetta e registrata nel registro di cui all'articolo 104 dello stesso regolamento.
- (4) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per l'organizzazione comune dei mercati agricoli,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

La denominazione «Bürgstadter Berg» (DOP) è protetta.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo 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 16 maggio 2017

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.

<sup>(2)</sup> GU C 384 del 18.10.2016, pag. 4.

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/833 DELLA COMMISSIONE****del 16 maggio 2017****che conferisce la protezione di cui all'articolo 99 del regolamento (UE) n. 1308/2013 alla denominazione Terrasses du Larzac (DOP)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 99,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi dell'articolo 97, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) n. 1308/2013, la domanda di registrazione della denominazione «Terrasses du Larzac» presentata dalla Francia è stata esaminata dalla Commissione e successivamente pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup>.
- (2) Alla Commissione non è stata notificata alcuna dichiarazione di opposizione ai sensi dell'articolo 98 del regolamento (UE) n. 1308/2013.
- (3) Ai sensi dell'articolo 99 del regolamento (UE) n. 1308/2013 la denominazione «Terrasses du Larzac» dovrebbe essere protetta e registrata nel registro di cui all'articolo 104 dello stesso regolamento.
- (4) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per l'organizzazione comune dei mercati agricoli,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

La denominazione «Terrasses du Larzac» (DOP) è protetta.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo 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 16 maggio 2017

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.<sup>(2)</sup> GU C 386 del 20.10.2016, pag. 9.

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/834 DELLA COMMISSIONE****del 16 maggio 2017****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>,

visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.
- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 136 del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 16 maggio 2017

*Per la Commissione,*

*a nome del presidente*

Jerzy PLEWA

*Direttore generale*

*Direzione generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*

---

<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.

<sup>(2)</sup> GUL 157 del 15.6.2011, pag. 1.

## ALLEGATO

## Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)		
Codice NC	Codice dei paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	MA	114,5
	TN	158,2
	TR	94,0
	ZZ	122,2
0707 00 05	TR	126,8
	ZZ	126,8
0709 93 10	TR	138,7
	ZZ	138,7
0805 10 22, 0805 10 24, 0805 10 28	EG	51,5
	MA	57,2
	TR	55,5
	ZZ	54,7
0805 50 10	AR	123,2
	TR	65,0
	ZA	144,7
	ZZ	111,0
0808 10 80	AR	106,6
	BR	110,9
	CL	120,0
	NZ	150,3
	ZA	99,1
	ZZ	117,4

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/835 DELLA COMMISSIONE****del 12 maggio 2017****che rettifica le versioni in lingua slovena e svedese del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, lettere a) e b),visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea <sup>(2)</sup> («regolamento di base dell'AESA»), in particolare gli articoli 8 e 8 *ter* e l'allegato V *ter*,

considerando quanto segue:

- (1) Le versioni in lingua slovena e svedese del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione <sup>(3)</sup> contengono errori. Le altre lingue non sono interessate.
- (2) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 dovrebbe pertanto essere rettificato di conseguenza.
- (3) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Riguarda solo la versione in lingua slovena.

*Articolo 2*

Riguarda solo la versione in lingua svedese.

*Articolo 3*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.<sup>(1)</sup> GUL 96 del 31.3.2004, pag. 20.<sup>(2)</sup> GUL 79 del 19.3.2008, pag. 1.<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GUL 281 del 13.10.2012, pag. 1).

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

Fatto a Bruxelles, il 12 maggio 2017

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

---



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



**Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea**  
2985 Lussemburgo  
LUSSEMBURGO

**IT**