

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1197/2011 DELLA COMMISSIONE****del 21 novembre 2011****recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione, di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (di seguito "EASA") hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o, quando ciò sia risultato impossibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituiscono la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli

Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere sentiti entro 10 giorni lavorativi dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile <sup>(3)</sup>.

- (5) Il comitato per la sicurezza aerea ha la presentazione dell'EASA sui risultati dell'analisi delle relazioni di audit realizzate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) nel quadro del programma organico Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) e dei progetti di assistenza tecnica realizzati in paesi interessati dal regolamento (CE) n. 2111/2005. Il comitato è stato informato circa le richieste di ulteriore assistenza e cooperazione tecnica per migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile al fine di risolvere i casi di non conformità alle norme internazionali applicabili.
- (6) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (7) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea.

**Vettori aerei dell'Unione europea**

- (8) In seguito all'analisi, da parte dell'EASA, delle informazioni emerse dai controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei dell'Unione, nonché da ispezioni in materia di standardizzazioni effettuate dall'EASA e da ispezioni e audit realizzati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di attuazione. Essi hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito alle seguenti misure: in data 5 agosto 2011 Cipro ha deciso di revocare il COA del vettore aereo Eurocypria Airlines; l'Italia ha comunicato la proroga della sospensione delle licenze di trasporto aereo dei vettori Livingston e ItaliAirlines; il 6 ottobre 2010 la Francia ha deciso di revocare il COA del vettore Blue Line. La Grecia ha deciso di revocare il COA dei vettori First Airways (21 ottobre 2010), Athens Airways (20 luglio 2011), Go Airlines (2 settembre 2011), Argo Airways (9 settembre 2011), di limitare la validità della licenza del vettore Hellenic

<sup>(1)</sup> GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.<sup>(2)</sup> GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76.<sup>(3)</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

Imperial Airways a cinque mesi fino al 2 febbraio 2012 a seguito della sorveglianza rafforzata attualmente in corso sulle sue attività e manutenzioni; il Regno Unito ha confermato che le attività di sorveglianza rafforzata dei vettori aerei Jet2.com, Oasis e Titan Airways non hanno rivelato ulteriori problemi di sicurezza; i Paesi Bassi hanno deciso di sospendere il COA del vettore Solid-air in data 28 settembre e il COA di Amsterdam Airlines in data 4 novembre 2011; la Germania ha deciso di revocare il COA del vettore ACH Hamburg GmbH in data 29 giugno 2011. Inoltre, in attesa dell'atteso potenziamento del personale della LBA (Luftfahrt Bundesamt) nel 2012, quest'ultima continua a concentrare le proprie attività di sorveglianza sui vettori che presentano i rischi maggiori; il Portogallo ha comunicato che il COA del vettore aereo Luzair è scaduto il 19 settembre 2011 e che è in corso il processo di ricertificazione e che la sorveglianza rafforzata sul vettore White Airways non ha messo in luce problemi di sicurezza: il vettore è quindi di nuovo oggetto di sorveglianza normale; infine, il 16 settembre 2011, la Svezia ha deciso di sospendere il COA del vettore aereo Flyg Centrum AB; i vettori aerei Nova Air and AirSweden Aviation AB hanno presentato piani d'azione correttivi che sono attualmente all'esame delle autorità competenti svedesi. Nel frattempo tali vettori restano soggetti a sorveglianza rafforzata.

#### *Vettori aerei della Spagna*

- (9) Dopo l'adozione del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2011 della Commissione, del 19 aprile 2011<sup>(1)</sup>, due successive analisi periodiche dall'EASA sui dati delle ispezioni SAFA indicano che un elevato numero di vettori aerei titolari di licenza rilasciata in Spagna continuano a essere oggetto di più di un rilievo significativo per ispezione SAFA. In seguito a tali risultati la Commissione ha proseguito le consultazioni formali con le autorità competenti spagnole (AESA), che erano state avviate il 14 marzo 2011.
- (10) Nella riunione del 19 ottobre 2011 l'AESA ha informato la Commissione in merito agli interventi attuati fino a quella data per risolvere in modo sostenibile i problemi di sicurezza evidenziati da vettori spagnoli. In particolare l'AESA ha comunicato alla Commissione che il vettore aereo Flightline, dopo gli interventi correttivi messi in atto dallo stesso, ha ottenuto il rinnovo del COA anche se in forma limitata per escludervi l'aeromobile di tipo Metro III. Per quanto riguarda il vettore Zorex S.A., l'AESA ha adottato nel maggio 2011 misure di sospensione e misure provvisorie per impedirne le operazioni. Dopo gli interventi correttivi messi in atto dal vettore tali misure sono state revocate. Tuttavia, dopo aver constatato che il vettore aereo non affrontava in modo soddisfacente i problemi di sicurezza, il 7 ottobre 2011 è stata avviata una nuova procedura di sospensione. Per quanto riguarda il vettore aereo Alba Star, l'AESA aveva già identificato problemi di sicurezza del vettore e stava incrementando la sorveglianza. Sulla base di propri audit e ispezioni l'AESA è giunta alla conclusione che gli altri

vettori aerei spagnoli oggetto di rilievi negativi nel corso delle ispezioni SAFA non presentavano rischi immediati per la sicurezza ma che avrebbero continuato ad essere oggetto di una sorveglianza rafforzata.

- (11) L'AESA ha inoltre notificato di aver proceduto in data 27 giugno 2011 alla revoca del COA dei vettori Baleares Link Express e Eurocontinental.
- (12) Nel corso della riunione del comitato per la sicurezza aerea l'AESA ha aggiornato il comitato sulle ulteriori azioni intraprese. Ha comunicato che il COA del vettore Zorex S.A. è stato sospeso in data 7 novembre 2011, che il vettore Alba Star è stato oggetto di ispezioni specifiche in data 24 ottobre 2011, senza che siano emerse significative discrepanze, e che le ultime due ispezioni SAFA si sono concluse senza rilievi. Inoltre, il vettore aereo IMD Airways S.L. è stato oggetto di una serie di ispezioni il 20 e 24 ottobre e il 3 e 4 novembre 2011, nel corso delle quali non sono stati formulati rilievi significativi.
- (13) Alla luce degli interventi messi in atto dall'AESA per risolvere i problemi di sicurezza evidenziati dai vettori aerei spagnoli si ritiene che, allo stato attuale, le attività di tali vettori siano oggetto di un controllo sufficiente da parte di detta autorità per scongiurare gravi rischi per la sicurezza e non siano pertanto necessari ulteriori interventi. Nel frattempo la Commissione, in cooperazione con l'EASA, continuerà a monitorare le prestazioni di sicurezza dei vettori aerei spagnoli.

#### **Vettori aerei dell'Albania**

- (14) Nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP), nel dicembre 2009 l'ICAO ha effettuato un audit completo sulla sicurezza in Albania, che ha evidenziato numerose gravi carenze per quanto riguarda la capacità delle autorità competenti dell'Albania di esercitare le proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza. Al momento della pubblicazione della relazione finale di audit, l'ICAO ha ritenuto che oltre il 59 % delle sue norme ICAO non fosse efficacemente applicato. Nel caso di alcuni aspetti critici, quali la soluzione dei problemi di sicurezza, più del 80 % delle norme ICAO non era effettivamente applicato. Inoltre, le autorità competenti dell'Albania non hanno proposto un piano adeguato di interventi correttivi, come dimostra il fatto che più del 90 % degli interventi correttivi proposti da dette autorità all'ICAO nell'agosto 2010 – relative ai settori della legislazione, organizzazione, rilascio delle licenze, operazioni di volo, aeronavigabilità e attività di indagine sugli incidenti – è stato considerato inaccettabile dall'organizzazione. Inoltre, le autorità competenti dell'Albania non hanno notificato l'applicazione del citato piano di interventi correttivi.

<sup>(1)</sup> GU L 104 del 20.4.2011, pag. 10.

- (15) Nel gennaio 2010 l'EASA ha effettuato in Albania un'ispezione generale in materia di standardizzazione. La relazione finale di tale ispezione ha evidenziato carenze rilevanti in tutti i settori oggetto del controllo, cui è necessario porre immediatamente rimedio. L'EASA ha comunicato tuttavia che le autorità competenti dell'Albania (ACAA) avevano presentato un piano d'azione organico che era stato ritenuto accettabile e approvato in data 29 aprile 2010 oltre a una serie di interventi correttivi da mettere in atto progressivamente entro la fine del 2011, abbinati ad azioni da attuare immediatamente per rimediare alle carenze in materia di sicurezza. Successivamente alle audizioni dell'ACAA da parte del comitato per la sicurezza aerea, tenutesi rispettivamente nel marzo <sup>(1)</sup> e giugno <sup>(2)</sup> 2010, le autorità competenti dell'Albania sono state esortate ad adottare gli interventi necessari per continuare ad applicare in modo efficiente e tempestivo i piani d'azione concordati con l'EASA, dando priorità alla risoluzione delle carenze individuate che, se non prontamente risolte, avrebbero potuto comportare problemi di sicurezza. In particolare è stata sottolineata l'assoluta importanza di accelerare il processo di creazione di capacità dell'autorità e di garantire la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Albania, in conformità con i regolamenti applicabili in materia di sicurezza, nonché di adottare, se necessario, misure di attuazione.
- (16) L'EASA ha proseguito attivamente le consultazioni con le autorità competenti dell'Albania per verificare l'applicazione dei piani d'azione correttivi presentati da tali autorità per porre rimedio alle carenze significative riscontrate dall'EASA nel corso dell'ispezione generale in materia di standardizzazione svolta in Albania nel gennaio 2010. A tal fine l'EASA ha effettuato nel luglio 2011 ispezioni di controllo in materia di aeronavigabilità e attività di volo. Dalle relazioni finali relative a tali ispezioni, trasmesse all'ACAA rispettivamente il 10 agosto e il 2 settembre 2011, emerge che non solo i piani d'azione correttivi concordati non sono stati tempestivamente attuati ma che sono state riscontrate nuove carenze. Per quanto riguarda l'aeronavigabilità l'EASA conclude che tre rilievi di non conformità, formulati in seguito all'ispezione del gennaio 2010, non sono stati adeguatamente affrontati dalle autorità competenti albanesi e che altri tre rilievi non sono stati risolti in modo soddisfacente contrariamente a precenti affermazioni delle stesse autorità competenti <sup>(3)</sup>. Quattro di tali rilievi sono considerati dall'EASA come aventi implicazioni per la sicurezza. Secondo le relazioni l'ACAA non è stata in grado di svolgere i propri compiti in materia di sorveglianza dell'aeronavigabilità, non disponendo di personale qualificato a tal fine ed essendo scaduti nel gennaio 2011 i contratti del personale esterno assunto per rimediare a tale situazione. Di conseguenza al momento dell'ispezione non era in atto la sorveglianza né della legislazione sull'aeronavigabilità in vigore in Albania né dei titolari dei certificati.

Per quanto riguarda le operazioni di volo, l'EASA conclude che quattro rilievi di non conformità, formulati in seguito all'ispezione del gennaio 2010, non sono stati adeguatamente affrontati dalle autorità competenti albanesi e che altri due rilievi non sono stati risolti in modo soddisfacente contrariamente a precenti affermazioni di tali autorità competenti <sup>(4)</sup>. Cinque di tali rilievi sono considerati dall'EASA come aventi implicazioni per la sicurezza. Pertanto le autorità competenti dell'Albania non sono state in grado di svolgere in modo efficiente i propri compiti in materia di sorveglianza delle operazioni di volo, poiché l'ACAA non aveva assunto sufficiente personale qualificato a tal fine ed essendo stati risolti i contratti conclusi in precedenza con il personale esterno assunto per rimediare a tale situazione. Di conseguenza, l'attuazione della legislazione in materia di operazioni di volo in vigore in Albania e la sorveglianza dei titolari di certificati risultano insufficienti e molti elementi critici in materia di sicurezza non sono oggetto di sorveglianza.

- (17) Le autorità competenti dell'Italia, che avevano avviato un ampio progetto di gemellaggio con le autorità competenti dell'Albania nel settembre 2010, hanno comunicato che le autorità albanesi, a causa della mancanza di personale qualificato, si sono avvalse a tutt'oggi ben poco dell'assistenza offerta per creare proprie capacità tecniche e amministrative.
- (18) Alla luce di quanto precede la Commissione ha proseguito attivamente le consultazioni con l'ACAA, invitando quest'ultima a fornire entro l'11 ottobre 2011 informazioni scritte sulla sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata in Albania. Ulteriori consultazioni si sono tenute il 21 ottobre 2011 con le autorità competenti di Francia e Italia e con il supporto dell'EASA. L'ACAA è stata ascoltata dal comitato per la sicurezza aerea il 9 novembre 2011. L'ACAA non ha fornito ulteriori informazioni sulle azioni intraprese per risolvere i problemi segnalati dall'ICAO, né ha saputo dimostrare che le carenze riscontrate dall'EASA nelle sue ispezioni in materia di standardizzazione fossero state tempestivamente risolte o fossero oggetto di interventi correttivi accettabili per l'EASA. L'EASA ha confermato che solo un numero limitato di azioni sono state considerate accettabili e solo nell'ambito delle operazioni di volo. Le autorità competenti dell'Albania hanno confermato il fatto che non dispongono di ispettori qualificati e che, per lo svolgimento dei compiti di sorveglianza di loro pertinenza, continuano ad avvalersi esclusivamente di tre consulenti esterni con contratti indiretti, di breve termine fino a dicembre 2011 e in regime di part-time. L'ACAA non è non stata tuttavia in grado di dimostrare la continuità delle attività di sorveglianza come pure l'assenza di conflitto di interesse degli agenti a contratto. L'ACAA non è stata in grado nemmeno di indicare la portata delle attività di sorveglianza effettuate nel campo dell'aeronavigabilità e ha ammesso che la

<sup>(1)</sup> Considerando da 55 a 58 del regolamento (CE) n. 273/2010 del 30 marzo 2010, GU L 84 del 31.3.2010, pag. 30.

<sup>(2)</sup> Considerando da 24 a 30 del regolamento (CE) n. 590/2010 del 5 luglio 2010, GU L 170 del 6.7.2010, pag. 9.

<sup>(3)</sup> Ispezione in materia di standardizzazione dell'EASA (AIR.AL.06.2011), 6 rilievi di non conformità aperti recanti i riferimenti AL.#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

<sup>(4)</sup> Ispezione in materia di standardizzazione dell'EASA (AIR.AL.06.2011), 4 rilievi di non conformità aperti recanti i riferimenti F3(d) per quanto riguarda i programmi di formazione, F4(d) per quanto riguarda il manuale d'ispezione, F7(c) per quanto riguarda l'SSP e F9(d) per quanto riguarda la sorveglianza continua.

sorveglianza in materia di sicurezza ha avuto carattere discontinuo per diversi mesi del biennio 2010/2011 a causa di difficoltà con i contratti di tali esperti.

- (19) Le autorità competenti albanesi hanno tuttavia dichiarato che la legge di istituzione dell'ACAA è stata modificata il 10 novembre 2011 per garantire una maggiore indipendenza finanziaria all'autorità stessa e migliori condizioni occupazionali al suo personale e che è in corso l'organizzazione di una gara internazionale per ottenere assistenza tecnica per un periodo di cinque anni con l'obiettivo di firmare i contratti all'inizio del 2012. Le autorità albanesi hanno riconosciuto che l'impiego di personale esterno a contratto non elimina la necessità di assumere ispettori qualificati a tempo pieno in seno all'ACAA per consentire di controllare le funzioni di sorveglianza della sicurezza e si sono impegnate a procedere a tali assunzioni non appena ciò sia praticabile.
- (20) Il vettore aereo Albanian Airlines, certificato in Albania, è stato ascoltato dal comitato per la sicurezza aerea il 9 novembre 2011 in presenza dell'ACAA. Il 17 giugno 2011 il COA è stato modificato per aggiungervi un terzo aeromobile del tipo BAE-146 con marca di immatricolazione ZA-MAN, senza che sia stata tuttavia dimostrata l'esecuzione di una valutazione ex-ante da parte delle autorità competenti albanesi prima del rilascio del certificato di aeronavigabilità e l'aggiunta dell'aeromobile nel COA. Inoltre, il 27 luglio 2011 le autorità albanesi hanno rinnovato il COA ma non sono state in grado di dimostrare l'effettuazione di valutazioni ex-ante nel campo dell'aeronavigabilità preliminarmente a tale rinnovo; anche nel caso delle operazioni di volo le valutazioni ex-ante sono risultate limitate. Benché il vettore Albanian Airlines abbia messo in atto un sistema funzionante di gestione della qualità, non sono state fornite prove del fatto che le carenze individuate dall'ACAA e dall'EASA nel 2011 siano state tempestivamente risolte, in particolare quelle relative al manuale operativo e alla formazione degli equipaggi di condotta e di cabina. L'ACAA ha comunicato, fornendo prove scritte, che in data 10 novembre 2011 è stato revocato con effetto immediato il COA del vettore Albanian Airlines. Il comitato per la sicurezza aerea ha preso atto della decisione delle autorità competenti dell'Albania.
- (21) Il vettore aereo Belle Air, certificato in Albania, è stato ascoltato dal comitato per la sicurezza aerea il 9 novembre 2011 in presenza dell'ACAA. Il vettore Belle Air ha comunicato che dei cinque aeromobili da esso utilizzati solo uno – del tipo Boeing DC-9-82 – è immatricolato in Albania, mentre gli altri aeromobili del tipo Airbus A318/319/320/321 e ATR72 sono immatricolati in Francia con marche di immatricolazione F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG. Il vettore ha dimostrato che per gli aeromobili immatricolati in Francia ha sottoscritto un contratto con un'impresa di gestione del mantenimento della navigabilità approvata dalle autorità competenti francesi, le quali hanno confermato che l'aeronavigabilità e le licenze degli equipaggi sono soggette alla loro sorveglianza di sicurezza. Belle Air ha inoltre dimostrato di aver istituito controlli interni delle proprie attività, in particolare mediante sistemi di gestione della sicurezza e della qualità. L'ACAA ha comunicato, fornendo prove scritte, che in data 10 novembre 2011 è stato

revocato con effetto immediato il certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile con marca di immatricolazione ZA-ARD, utilizzato fino a tale data dal vettore Belle Air, e che ne è stato deciso il fermo immediato fino al completamento della procedura di certificazione dello stesso aeromobile. Il comitato per la sicurezza aerea ha preso atto della decisione delle autorità competenti dell'Albania.

- (22) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea riconoscono gli sforzi intrapresi per riformare il sistema dell'aviazione civile in Albania, in particolare mediante la definizione di un nuovo quadro legislativo in linea con gli standard di sicurezza internazionali e europei, gli interventi messi in atto per affrontare le carenze in materia di sicurezza messe in luce dall'ICAO, dall'EASA ed emerse nel corso delle consultazioni, come pure le misure di attuazione adottate dall'ACAA e l'impegno ad assumere quanto prima e in via permanente ispettori qualificati.
- (23) L'ACAA ha inoltre presentato richiesta formale di assistenza alle autorità italiane, nel quadro di un accordo di cooperazione esistente tra le stesse, al fine di rafforzare le proprie capacità tecnico-amministrative nei controlli di sicurezza, in particolare per quanto attiene alle operazioni di volo. Le autorità competenti dell'Italia hanno comunicato al comitato per la sicurezza aerea la propria disponibilità ad attuare sollecitamente tale programma per consentire all'ACAA di esercitare efficacemente la sorveglianza dei vettori aerei soggetti al suo controllo regolamentare e ciò fino a quando l'ACAA disponga del necessario personale qualificato per svolgere tali compiti autonomamente.
- (24) Alla luce di tali sviluppi e sulla base dei criteri comuni si ritiene che allo stato attuale non siano necessarie ulteriori misure. Gli Stati membri intendono tuttavia verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra sugli aeromobili dei vettori certificati in Albania a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.
- (25) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea incoraggiano l'Albania a compiere progressi concreti nella creazione delle capacità tecnico-amministrative dell'ACAA e invitano quest'ultima a cooperare in modo pieno e trasparente con l'ICAO e l'EASA per realizzare progressi rapidi e sostanziali nell'attuazione di piani d'azione correttivi per porre rimedio alle carenze individuate. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea riasamineranno la situazione a tempo debito.

#### TAAG Angola Airlines

- (26) A norma del regolamento (CE) n. 273/2010 <sup>(1)</sup> il vettore TAAG Angolan Airlines, certificato in Angola, è autorizzato a operare nell'Unione europea soltanto con quattro aeromobili del tipo Boeing 737-700 con marche di immatricolazione D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ e con tre aeromobili del tipo Boeing 777-200 con marche di immatricolazione D2-TED, D2-TEE, D2-TEF. Il vettore

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 273/2010 della Commissione, del 30 marzo 2010, GU L 84, 31.3.2010, pag. 25; cfr. in particolare i punti da (59) a (68).

TAAG ha comunicato che, a seguito del rinnovo della propria flotta, gli aeromobili del tipo Boeing B747 sono stati definitivamente ritirati dalla flotta e sostituiti nel giugno/luglio 2011 con due aeromobili del tipo Boeing 777-300 con marche di immatricolazione D2-TEG e D2-TEH; la TAAG ha richiesto che anche i due aeromobili menzionati siano autorizzati a operare nell'Unione europea.

- (27) TAAG Angolan Airlines ha presentato dichiarazioni scritte ed è stata sentita dal comitato per la sicurezza aerea il 9 novembre 2011. Il vettore TAAG ha dimostrato di essere in grado di garantire l'operatività sicura e puntuale degli aeromobili del tipo Boeing B777-200 e 777-300.
- (28) Le autorità competenti dell'Angola (INAVIC) hanno confermato e dimostrato al comitato per la sicurezza aerea che l'ampliamento della flotta del vettore TAAG con gli aeromobili del tipo Boeing B777-300 è stato debitamente approvato; l'INAVIC ha dichiarato inoltre che, dalle attività di sorveglianza continua cui è sottoposto il vettore, non sono emersi problemi di sicurezza. Per quanto riguarda l'incidente verificatosi nel dicembre 2010 tra Lisbona e Luanda, gli accertamenti ancora in corso da parte delle autorità competenti non hanno messo in luce carenze a livello operativo o di manutenzione da parte della TAAG, né hanno portato a formulare raccomandazioni specifiche al vettore aereo.
- (29) Le autorità competenti del Portogallo hanno comunicato che dalle ispezioni a terra effettuate in Portogallo su aeromobili del vettore TAAG non sono emersi problemi di sicurezza.
- (30) Sulla base dei criteri comuni si ritiene che il vettore TAAG debba essere autorizzato a operare nell'Unione europea anche con i due aeromobili del tipo Boeing B777-300ER con marche di immatricolazione D2-TEG e D2-TEH i quali, pertanto, dovrebbero essere inseriti nell'allegato B. È opportuno, inoltre, che le operazioni di tale vettore all'interno dell'Unione europea continuino ad essere soggette a opportune verifiche della conformità con i pertinenti standard di sicurezza, rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili di tale vettore a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.

#### Al Wafeer Air

- (31) Facendo seguito all'analisi effettuata dall'EASA dei risultati dei controlli a terra SAFA<sup>(1)</sup> eseguiti su aeromobili operati nell'Unione europea dal vettore aereo Al Wafeer Air, certificato in Arabia Saudita, che hanno rivelato gravi e ripetute violazioni delle norme di sicurezza internazionali, il 5 agosto 2011 la Commissione ha avviato consultazioni formali con le autorità competenti dell'Arabia Saudita. Il 14 settembre tali autorità hanno comunicato la sospensione del COA del vettore Al Wafeer Air e hanno fornito garanzie che non avrebbero consentito al vettore di riprendere le operazioni fino a quando non fosse stato posto rimedio alle carenze individuate nel

corso del programma SAFA. La Commissione continuerà le consultazioni con le autorità dell'Arabia Saudita al fine di seguire l'evolversi della situazione.

#### Pakistan International Airways

- (32) L'8 settembre 2011 la Commissione ha avviato consultazioni con le autorità competenti del Pakistan al fine di risolvere i problemi in materia di aeronavigabilità emersi nel corso di numerose ispezioni a terra<sup>(2)</sup> su aeromobili operati dal vettore Pakistan International Airways (PIA) nell'Unione europea a partire dal settembre 2010. Le consultazioni sono state avviate a seguito dei risultati delle analisi delle ispezioni SAFA da parte dell'EASA, e in particolare dell'ispezione SAFA condotta dalle autorità competenti della Francia<sup>(3)</sup> su un aeromobile del tipo Airbus A310 con marca di immatricolazione AP-BGO, in seguito alla quale l'aeromobile è stato rinviato vuoto in Pakistan per interventi di manutenzione.
- (33) Nella risposta inviata il 17 settembre 2011 le autorità competenti del Pakistan (PCAA) hanno fornito informazioni concernenti le azioni intraprese per risolvere i casi di non conformità riscontrati. In tale risposta le autorità hanno illustrato i dettagli del piano di azione correttivo, elaborato dal vettore PIA, comprendente 15 interventi specifici che il vettore prevedeva di intraprendere e concludere (per la maggioranza di essi) entro il 30 ottobre 2011.
- (34) Il 31 ottobre 2011 la PCAA ha informato la Commissione sui progressi realizzati dal vettore PIA nell'attuazione del piano di interventi correttivi e sugli interventi messi in atto dalla stessa autorità. Dei 15 interventi previsti dal piano del vettore PIA, otto sono stati completati e i rimanenti dovrebbero esserlo entro il 15 dicembre 2011. La PCAA ha presentato un piano in 13 punti finalizzato a migliorare la cultura della sicurezza del vettore PIA, lo stato di aeronavigabilità dei suoi aeromobili e a garantire miglioramenti sistematici del vettore.
- (35) Gli Stati membri esortano la Commissione a proseguire le consultazioni con le autorità competenti del Pakistan e con il vettore aereo al fine di garantire che tutti gli eventuali interventi correttivi siano sostenibili nel lungo termine. A tal fine gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza applicabili, dando la priorità alle ispezioni a terra da effettuare su aeromobili del vettore in parola secondo quanto disposto dal regolamento (CE) n. 351/2008 al fine

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993

<sup>(2)</sup> AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-24, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721, LBA/D-2011-1003

<sup>(3)</sup> DGAC/F-2011-1811

di confermare o no l'efficacia degli interventi correttivi attuati dal vettore PIA. Se da tali ispezioni dovesse emergere che gli interventi attuati dal vettore PIA non hanno consentito di porre rimedio ai problemi di sicurezza identificati, la Commissione non avrà altra scelta che di intervenire per limitare ogni rischio per la sicurezza.

### Vettori aerei della Federazione russa

(36) A seguito di due successive analisi periodiche delle ispezioni SAFA da parte dell'EASA, dalle quali è emerso che diversi vettori aerei con licenza rilasciata nella Federazione russa continuano a evidenziare più di un rilievo sostanziale per ispezione, e considerato che alcuni di tali vettori sono stati protagonisti di gravissimi incidenti nel corso del 2011, la Commissione ha tenuto consultazioni con le autorità competenti della Federazione Russa (Agenzia federale del trasporto aereo della Federazione Russa – FATA) a margine del vertice EU-Russia sull'aviazione organizzato a San Pietroburgo il 12 e 13 ottobre 2011.

(37) Il 27 ottobre si sono tenute altre consultazioni con dette autorità al fine di acquisire informazioni dettagliate sul livello di sicurezza dei vettori che operano all'interno dell'Unione europea e della sicurezza operativa di taluni tipi di aeromobili protagonisti dei gravissimi incidenti avvenuti nella Federazione Russa nel 2010 e 2011. Nel corso di tali consultazioni due vettori certificati da tali autorità – VIM AVIA (VIM AIRLINES) e TATARSTAN AIRLINES – sono stati sentiti dalla Commissione, dall'EASA, da Eurocontrol e da uno Stato membro.

(38) Nel corso delle consultazioni in parola, la FATA ha comunicato che determinati tipi di aeromobile – Tupolev TU-134 e Tupolev TU-154B-2 e TU-154M – operati da alcuni vettori aerei russi erano oggetto di diverse misure relative alla loro aeronavigabilità continua, all'obbligo di comunicare informazioni sull'aeronavigabilità degli equipaggiamenti di bordo e alle procedure operative. Le autorità russe hanno inoltre informato la Commissione che, a decorrere dal 1° gennaio 2012, determinate apparecchiature obbligatorie per i voli internazionali (GPWS e TAWS) saranno rese obbligatorie anche nei voli interni operati all'interno della Federazione russa.

(39) Nella riunione del comitato per la sicurezza aerea dell'8 novembre 2011 la FATA ha comunicato di aver adottato le misure di attuazione di seguito indicate nei confronti dei vettori aerei soggetti al suo controllo regolamentare:

a) revoca del COA dei seguenti 12 vettori aerei che effettuano operazioni di trasporto aereo commerciale all'interno dell'Unione europea:

- 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (codice designatore ICAO UKU), revoca in data 2.3.2011, MOSKVA (codice designatore ICAO MOA), revoca in data 23.3.2011, AVIAL NB (codice designatore ICAO NVI), revoca in data 15.7.2011, AVIAENERGO

(codice designatore ICAO ERG), revoca in data 18.7.2011, CONTINENT (codice designatore ICAO CNE), revoca in data 2.8.2011 in combinazione con le dichiarazioni degli operatori interessati;

— RUSAIR (codice designatore ICAO CGI), revoca in data 13.7.2011 sulla base dei fatti successivi all'incidente del 20.6.2011 che ha interessato l'aeromobile del tipo TU-134 operato dal vettore aereo;

— YAK SERVICE (codice designatore ICAO AKY), revoca in data 23.9.2011 sulla base dei fatti successivi all'incidente del 7 settembre 2011 che ha interessato l'aeromobile del tipo YAK-42 operato dal vettore aereo e dei risultati di un'ispezione effettuata sullo stesso dalla FATA il 22.9.2011;

— AEROSTARZ (codice designatore ICAO ASE), revoca in data 28.10.2011, AVIANOVA (codice designatore ICAO VNV), revoca in data 10.10.2011, KAVMINVODYAVIA (codice designatore ICAO MVD) revoca in data 27.9.2011 a seguito dei risultati delle ispezioni effettuate dalla FATA su tali vettori rispettivamente il 20.10.2011, 4.10.2011 e 27.9.2011;

— SKY EXPRESS (codice designatore ICAO SXR), revoca in data 31.10.2011 sulla base di indicatori industriali, della situazione finanziaria del vettore e dei risultati di un'ispezione effettuata sullo stesso dalla FATA il 6.10.2011;

— AERORENT (codice designatore ICAO NRO), revoca in data 7.11.2011 a seguito della non conformità con i requisiti di certificazione e dei risultati di un'ispezione effettuata dalla FATA il 27.9.2011;

b) modifica del COA dei seguenti sei vettori aerei che effettuano operazioni di trasporto aereo commerciale all'interno dell'Unione europea da parte della FATA – che ha imposto restrizioni operative – il 2 novembre 2011:

- AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA e VIM AVIA (VIM AIRLINES).

(40) Per quanto riguarda le prestazioni di determinati vettori – Yakutia e Tatarstan Airlines – le cui operazioni sono oggetto di costante monitoraggio dal 2007 e che nell'aprile 2008 sono stati sentiti dalla Commissione e da membri del comitato per la sicurezza aerea, la Commissione ha attirato l'attenzione della FATA sull'analisi dell'EASA sui risultati dei controlli a terra SAFA, dai quali

emerge che determinate carenze in materia di aeronavigabilità e operatività non sono state efficacemente risolte da precedenti interventi correttivi. La FATA ha comunicato di aver chiesto alle autorità regionali competenti per la sorveglianza dei vettori aerei citati di analizzare i risultati delle ispezioni SAFA e di garantire che i vettori aerei menzionati mettano in atto adeguate misure correttive per risolvere le carenze constatate.

- (41) Entrambi i vettori aerei sono stati sentiti dal comitato per la sicurezza aerea l'8 novembre 2011 e in tale sede sostenuto di aver risolto i problemi emersi nel corso di precedenti ispezioni a terra SAFA. Entrambi i vettori hanno asserito di aver interrotto le operazioni all'interno dell'Unione a seguito della decisione della FATA del 2 novembre 2011.
- (42) Per quanto riguarda il vettore aereo VIM AVIA (VIM AIRLINES), la Commissione ha attirato l'attenzione della FATA su due aspetti che suscitano preoccupazione quanto all'effettiva conformità del vettore ai pertinenti standard di sicurezza, con riferimento in particolare alla corrispondenza inviata dalle autorità competenti della Francia alla FATA a seguito di un'ispezione condotta in un aeroporto francese <sup>(1)</sup> da cui sono emerse numerose e significative lacune con implicazioni per la sicurezza che hanno determinato il fermo dell'aeromobile e l'imposizione di restrizioni da parte delle citate autorità per il volo di ritorno (volo di trasferimento) e la revoca, il 24 maggio 2011, dell'approvazione della manutenzione rilasciata a tale vettore dall'EASA (EASA 145.0410), dopo che la stessa era stata sospesa il 24 settembre 2010 in quanto il vettore VIM AVIA (VIM AIRLINES) non aveva risolto efficacemente in conformità della legislazione pertinente le carenze riscontrate <sup>(2)</sup>. La mancata soluzione dei problemi che hanno portato alla revoca dell'approvazione della manutenzione ha confermato le lacune nel settore dell'aeronavigabilità emerse nel corso di numerose ispezioni SAFA in aeroporti dell'Unione <sup>(3)</sup>, relativamente, in particolare, a difetti e danni non identificati o a difetti e danni noti non oggetto di valutazione o monitoraggio o ancora danni o difetti che si collocano al di fuori dei limiti accettabili di manutenzione.
- (43) Nell'audizione davanti al comitato per la sicurezza aerea il vettore VIM AVIA (VIM AIRLINES) non ha saputo dimostrare di aver adottato un sistema funzionante di gestione della sicurezza tale da garantire la possibilità

di identificare, valutare, gestire e controllare correttamente i rischi in modo adeguato per assicurare la sicurezza delle operazioni. VIM AVIA (VIM AIRLINES) ha asserito di aver interrotto le operazioni all'interno dell'Unione a seguito della decisione della FATA del 2 novembre 2011.

- (44) Sulla base delle informazioni presentate da Eurocontrol il comitato per la sicurezza aerea ha potuto accertare che, in realtà, tutti tre i vettori aerei – VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA and TATARSTAN AIRLINES – hanno effettuato diversi voli verso l'Unione europea anche dopo il 2 novembre 2011. Il comitato per la sicurezza aerea è stato inoltre informato del fatto che un vettore aereo – AERO RENT – il cui COA era stato revocato dalla FATA, ha effettuato voli commerciali in partenza dall'Unione europea successivamente alla data della decisione di revoca.
- (45) Alla luce di tali informazioni la Commissione è stata costretta a chiedere chiarimenti urgenti alla FATA per ottenere assicurazioni sull'effettivo rispetto delle misure di attuazione (revoca dei COA e imposizione di restrizioni operative) adottate nei confronti di vettori russi.
- (46) Dopo aver esaminato la documentazione presentata dal vettore in parola e preso atto delle comunicazioni effettuate in sede di comitato della sicurezza aerea, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno formulato dubbi sulla capacità del vettore VIM AVIA (VIM AIRLINES) di riprendere le operazioni nell'Unione europea fino a quando non dimostri di avere applicato pienamente e in modo sostenibile interventi correttivi per risolvere i problemi emersi nel corso delle ispezioni SAFA e delle attività di sorveglianza continua dell'autorità competente (FATA).
- (47) Il 10 novembre 2011 la Commissione ha inviato alla FATA una richiesta di informazioni, da trasmettere entro il 14 novembre 2011, per assicurarsi che fossero state effettivamente imposte restrizioni all'operatività nell'Unione europea dei vettori in parola, fino a quando quest'ultimi non avessero dimostrato di avere adeguatamente risolto tutti i problemi emersi nel corso delle ispezioni SAFA e delle attività di sorveglianza continua dell'autorità competente (FATA). Il 14 novembre 2011 la FATA ha presentato prove documentali che confermano l'imposizione di restrizioni operative al vettore VIM AVIA (VIM AIRLINES) fino al 1° aprile 2012 e agli altri cinque vettori russi fino a quando non avranno dimostrato a tale autorità di aver risolto in modo efficace tutti i problemi di sicurezza emersi dalle ispezioni a terra SAFA. La FATA ha confermato inoltre che stava adottando le misure necessarie per garantire che tutti i vettori aerei interessati da restrizioni operative si conformassero alle decisioni da essa adottate.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-2145

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1.

<sup>(3)</sup> SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAA-HUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510; AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649; LBA/D-2011-0594; CAA-NL-2011-0143; DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796; CAA-NL-2011-0141; SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020; ENAC-IT-2011-0103; GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689; HCAAGR-2010-0414

- (48) Alla luce della documentazione trasmessa dalla FATA, e sulla base dei criteri comuni, si ritiene che allo stato attuale non siano necessarie ulteriori misure nei confronti del vettore VIM AVIA (VIM AIRLINES). La Commissione riesaminerà la situazione del vettore in parola in sede di comitato per la sicurezza aerea nel marzo 2012.
- (49) Il comitato per la sicurezza aerea ha espresso l'auspicio di proseguire un dialogo costruttivo con la SATA su tutti gli aspetti relativi alla sicurezza. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea attueranno uno stretto monitoraggio delle prestazioni dei vettori cui la FATA ha imposto restrizioni operative all'interno dell'Unione europea per assicurarsi che essi riprendano le operazioni soltanto dopo aver dimostrato di avere effettivamente risolto tutti i problemi emersi dalle ispezioni a terra effettuate all'interno dell'Unione europea. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea continueranno a ricercare, mediante ulteriori consultazioni tecniche con la FATA, una soluzione sostenibile di tutti i problemi di non conformità nel campo della sicurezza riscontrati dalle ispezioni a terra SAFA. Nel frattempo, gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte dei vettori aerei russi delle pertinenti norme di sicurezza, rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili di questi vettori, ai sensi del regolamento (CE) n. 351/2008, mentre la Commissione attuerà uno stretto monitoraggio delle iniziative da loro adottate.

#### Jordan Aviation

- (50) Sulla base di un'analisi dei risultati delle ispezioni SAFA effettuate su taluni vettori aerei certificati a partire dal 2010 nel Regno hascemita di Giordania, il 1° settembre 2011 la Commissione ha avviato consultazioni con le autorità giordane competenti per l'aviazione civile (CARC) al fine di accertare che i problemi di sicurezza emersi nel corso delle ispezioni SAFA fossero stati risolti in modo sostenibile o che, in caso contrario, fossero state adottate misure adeguate per ridurre i rischi individuati.
- (51) Nella sua risposta del 19 settembre 2011 la CARC non ha fornito prove chiare dell'effettiva attuazione di misure preventive e correttive da parte dei vettori aerei interessati. Inoltre, la mancanza di informazioni sull'analisi delle cause dei problemi di sicurezza, oltre all'aumento dei rilievi negativi delle ispezioni SAFA per diversi vettori aerei certificati nel Regno hascemita di Giordania, hanno sollevato dubbi quanto alla capacità delle autorità competenti giordane di effettuare adeguatamente la sorveglianza continua dei vettori aerei da esse certificati.
- (52) Il 6 ottobre 2011 la Commissione ha inviato un'ulteriore richiesta di informazioni e ha invitato la CARC a una riunione a Bruxelles (il 21 ottobre 2011) al fine di chiarire gli aspetti sopramenzionati. Nel corso di tale riunione la CARC ha illustrato una serie di misure da essa intraprese nel settembre 2011 per rafforzare la propria sorveglianza

sui vettori aerei certificati in Giordania e assicurare che i controlli a terra effettuati nell'ambito del programma europeo di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri (Safety Assessment of Foreign Aircraft - SAFA) siano tenuti in debito conto nelle attività di sorveglianza dei vettori giordani al fine di risolvere in modo sostenibile i problemi di sicurezza emersi nel corso delle ispezioni. La riunione non ha tuttavia consentito di fornire chiarimenti sufficienti sulle prestazioni di sicurezza del vettore Jordan Aviation.

- (53) Nel caso del vettore Jordan Aviation le relazioni SAFA evidenziano lacune significative nella gestione dell'aeronavigabilità e delle operazioni di volo degli aeromobili del tipo Boeing B-767. In particolare, a seguito di un'ispezione SAFA dell'aeromobile B767 (marca di immatricolazione JY-JAG) avvenuta in Francia<sup>(1)</sup>, i gravi problemi di aeronavigabilità avevano imposto di rinviare l'aeromobile vuoto per effettuare interventi correttivi di manutenzione. Il numero di rilievi formulati nel corso delle ispezioni SAFA, come pure le ripetute carenze in materia di sicurezza riscontrate dal 2010, sono indice di un problema serio in questo ambito. Per questi motivi la CARC e il vettore Jordan Aviation sono stati invitati a comparire di fronte al comitato per la sicurezza aerea nel novembre 2011.
- (54) Nel corso dell'audizione, avvenuta il 9 novembre 2011, la CARC e il vettore Jordan Aviation hanno riconosciuto i benefici delle consultazioni avviate con la Commissione, coadiuvata dall'EASA e dagli Stati membri. A seguito delle consultazioni sia la CARC che il vettore aereo hanno elaborato un piano di interventi correttivi finalizzato a risolvere i problemi di sicurezza emersi nel corso delle ispezioni SAFA come pure le lacune riscontrate nelle rispettive procedure interne. Il comitato ha riconosciuto gli sforzi prodigati per trovare soluzioni sostenibili alle carenze in materia di sicurezza e ha preso atto dell'impegno di CARC e Jordan Aviation ad applicare integralmente il piano presentato nel corso dell'audizione.
- (55) Il comitato, pur accogliendo con favore gli interventi incoraggianti messi in atto dal vettore, ha espresso perplessità sull'attuale capacità del vettore Jordan Aviation di ridurre i rischi per la sicurezza legati alle operazioni di volo commerciali con l'aeromobile del tipo Boeing B-767. Tenuto conto delle numerose e ripetute carenze in materia di sicurezza emerse nel corso delle ispezioni a terra dell'aeromobile del tipo Boeing B-767 operato dalla Jordan Aviation e dell'insufficiente capacità del vettore di attuare, fino ad oggi, un piano adeguato di interventi preventivi e correttivi e delle carenze evidenziate dalla CARC in materia di sorveglianza di sicurezza, si ritiene che, sulla base dei criteri comuni, il vettore Jordan Aviation debba essere inserito nell'allegato B e che la sua operatività debba essere soggetta a restrizioni in relazione a tutti gli aeromobili del tipo Boeing B-767. Il suddetto

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-269



vettore dovrebbe essere autorizzato a operare nell'Unione con gli altri tipi di aeromobili che figurano sul suo COA secondo l'allegato B.

- (56) Gli Stati membri esortano la Commissione a proseguire le consultazioni con le autorità competenti del Regno hascemita di Giordania al fine di garantire che dette autorità applichino effettivamente gli standard internazionali di sicurezza e che gli eventuali interventi preventivi e correttivi messi in atto da tutti i vettori aerei interessati siano sostenibili nel lungo termine. Nel frattempo gli Stati membri intendono continuare a verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.
- (57) La Commissione è pronta a sostenere gli sforzi della CARC e del vettore Jordan Aviation organizzando una visita di valutazione, con la partecipazione degli Stati membri e dell'EASA, al fine di accertare il livello di sicurezza della Jordan Aviation e i progressi compiuti dalla CARC nella sorveglianza dei vettori aerei certificati nel Regno hascemita di Giordania.

#### **Rollins Air**

- (58) La Commissione ha avviato consultazioni formali con il vettore Rollins Air certificato dalle autorità competenti dell'Honduras a seguito della decisione trasmessa alla Commissione dalle autorità competenti francesi di non rilasciare diritti di traffico aereo al vettore in parola fino a quando non saranno state risolte le carenze in materia di sicurezza emerse dalla valutazione del questionario tecnico e delle informazioni complementari trasmesse dal vettore al fine di ottenere l'autorizzazione all'atterraggio (il rilascio del cosiddetto "SAFA standard report").
- (59) Il vettore è stato invitato a chiarire i punti riportati di seguito e a esporre la propria posizione al comitato per la sicurezza aerea dell'8 novembre 2011: a) prove dell'attuazione di un programma di analisi dei dati di volo in conformità con le disposizioni dell'ICAO; b) prove che la Francia, compresi i suoi territori d'oltremare, rientrava nell'area di esercizio delle attività di volo autorizzata dalle autorità competenti per l'aeromobile del tipo L1011-500 con marca di immatricolazione HR-AVN; c) prove che i piloti destinati al servizio di cui trattasi avevano superato i previsti controlli di professionalità nel corso degli ultimi 12 mesi e d) che entrambi i membri dell'equipaggio di condotta proposto dal vettore erano di età superiore ai limiti ritenuti accettabili dall'ICAO.
- (60) Al comitato per la sicurezza aerea non hanno preso parte né il vettore Rollins Air né l'autorità competente dell'Honduras (DGAC). Quest'ultima ha incaricato la rappresentanza diplomatica dell'Honduras presso il Regno del Belgio di comunicare al comitato per la sicurezza aerea in data 9 novembre 2011 la sua posizione ufficiale, ovvero che la DGAC aveva avviato la procedura per cancellare la registrazione dell'aeromobile HR-AVN dal registro nazionale dell'Honduras e che il vettore Rollins Air non era

più autorizzato a operare l'aeromobile summenzionato. Tuttavia, benché il vettore Rollins Air utilizzi diversi aeromobili dello stesso tipo, non sono state fornite ulteriori informazioni in relazione agli aspetti sopra menzionati.

- (61) Il comitato ha tenuto in considerazione il fatto che l'Honduras è inserito nella categoria 2 del programma US IASA da parte della Federal Aviation Administration degli Stati Uniti, il che denota lacune sistematiche da parte delle autorità competenti dell'Honduras nell'adempimento degli obblighi di certificazione e sorveglianza dei vettori aerei soggetti al suo controllo regolamentare.
- (62) Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore Rollins Air debba essere inserito nell'elenco dell'allegato A in attesa della presentazione di prove che le carenze evidenziate nella relazione pubblicata dalle autorità competenti francesi sono state risolte.

#### **Vettori aerei della Repubblica del Congo**

- (63) Le autorità competenti della Repubblica del Congo (ANAC) hanno notificato il rilascio, il 23 settembre 2011, di un nuovo COA al vettore aereo Equatorial Congo Airlines S.A., senza aver tuttavia dimostrato che la certificazione e la sorveglianza di tale vettore sono pienamente conformi agli standard di sicurezza internazionali applicabili. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene pertanto che il vettore Equatorial Congo Airlines S.A. debba essere inserito nell'elenco dell'allegato A.

#### **Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo**

- (64) È dimostrato che le autorità competenti della Repubblica Democratica del Congo (AAC) hanno rilasciato un nuovo COA al vettore aereo Stellar Airways, per quanto non sia comprovato che la certificazione e la sorveglianza di tale vettore sono pienamente conformi agli standard di sicurezza internazionali applicabili. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene pertanto che il vettore Stellar Airways debba essere inserito nell'elenco dell'allegato A.

#### **Vettori aerei delle Filippine**

- (65) La Commissione è stata informata che le autorità competenti delle Filippine (CAAP) intendevano rilasciare un nuovo COA a vettori aerei quali Aeromajestic e Interisland Airlines. La CAAP non ha risposto alla richiesta di informazioni inviata dalla Commissione il 26 ottobre 2011 relativamente alla validità dei certificati detenuti dai vettori in parola e non ha dimostrato inoltre che la certificazione e la sorveglianza sono conformi agli standard di sicurezza internazionali applicabili. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene pertanto che i vettori sopramenzionati debbano essere inseriti nell'elenco dell'allegato A.

**Osservazioni generali sugli altri vettori aerei inclusi negli allegati A e B**

(66) A tutt'oggi, nonostante le richieste specifiche inoltrate, la Commissione non ha ricevuto alcuna prova della piena attuazione di adeguate azioni correttive da parte degli altri vettori aerei inclusi nell'elenco comunitario aggiornato il 19 aprile 2011, né da parte delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare dei suddetti vettori aerei. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano continuare a restare soggetti a un divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B), a seconda dei casi.

(67) 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 riportato nell'allegato A del presente regolamento.
2. l'allegato B è sostituito dal testo riportato nell'allegato B del presente regolamento;

*Articolo 2*

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

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

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli Stati membri conformemente ai trattati.

Fatto a Bruxelles, il 21 novembre 2011

*Per la Commissione,  
a nome del presidente*  
Joaquín ALMUNIA  
*Vicepresidente*

---

## ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA <sup>(1)</sup>

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Repubblica del Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica islamica dell'Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica dell'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Repubblica islamica dell'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica dell'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Repubblica islamica dell'Afghanistan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, ripreso nell'allegato B, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica d'Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
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

<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) di un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Benin</b>
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Non disponibile	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	MGR	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Repubblica del Benin
<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
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Sconosciuto	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>

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/ TVC/ 051/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/ 031/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/ 029/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/ 028/08	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 048/09	ABB	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/ 052/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/ TVC/ 026/08	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/ 035/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/ 0032/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/ TVC/ 003/08	EWS	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/ TVC/ 037/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/ TVC/ 027/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/ TVC/ 053/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/ 045/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/ TVC/ 038/08	ALX	Repubblica democratica del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/ 033/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/ 042/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/04008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 034/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/ TVC/ 025/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/ TVC/ 030/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 050/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/ TVC/ 044/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 046/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/ 024/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/ 039/08	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/ TVC/ 049/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
<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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
<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>
CRONOS AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Sconosciuto	CEL	Guinea equatoriale
EGAMS	Sconosciuto	EGM	Guinea equatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Guinea equatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.d.	Guinea equatoriale
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	n.d.	Guinea equatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia e Metro Batavia, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica d'Indonesia</b>
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica d'Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica d'Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica d'Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Repubblica d'Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica d'Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica d'Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica d'Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica d'Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MEGANTARA	121-025	MKE	Repubblica d'Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica d'Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica d'Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Repubblica d'Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica d'Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica d'Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica d'Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica d'Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica d'Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica d'Indonesia
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Kazakistan</b>
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Repubblica del Kazakistan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Repubblica del Kazakistan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Repubblica del Kazakistan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Repubblica del Kazakistan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Repubblica del Kazakistan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Repubblica del Kazakistan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Repubblica del Kazakistan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Repubblica del Kazakistan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Repubblica del Kazakistan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Repubblica del Kazakistan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Repubblica del Kazakistan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Repubblica del Kazakistan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Repubblica del Kazakistan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Repubblica del Kazakistan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Repubblica del Kazakistan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Repubblica del Kazakistan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Repubblica del Kazakistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Repubblica del Kazakistan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Repubblica del Kazakistan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Repubblica del Kazakistan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Repubblica del Kazakistan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Repubblica del Kazakistan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Repubblica del Kazakistan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Repubblica del Kazakistan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Repubblica del Kazakistan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Repubblica del Kazakistan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Repubblica del Kazakistan
<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 MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
ASIAN AIR	36	AZZ	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KIRGIZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
KIRGHIZISTAN VETTORE AEREO:	Sconosciuto	KGA	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	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 del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica gabonese</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	Repubblica gabonese
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Repubblica gabonese
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	Repubblica gabonese
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Mauritania responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica islamica di Mauritania</b>
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Repubblica islamica di Mauritania
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica del Mozambico</b>
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Repubblica del Mozambico

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 del 2010	MXE	Repubblica del Mozambico
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
HELICOPTEROS CAPITAL	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFA MOZAMBICO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
UNIQUE AIR CHARTER	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAFARI AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
ETA AIR CHARTER LDA	04 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM-TTA SA	07 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AERO-SERVICOS SARL	08 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
VR CROSPRAYERS LDA	06 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Repubblica delle Filippine</b>
AEROMAJESTIC	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Repubblica delle Filippine
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
BEACON	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Repubblica delle Filippine

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CM AERO	4AN2000001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CORPORATE AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
HUMA CORPORATION	2009014	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INTERISLAND	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Repubblica delle Filippine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Repubblica delle Filippine

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Repubblica delle Filippine
WORLD AVIATION, CORP.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
YOKOTA AVIATION, INC.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZENITH AIR, INC.	2009012	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Repubblica delle Filippine
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di São Tomé e Príncipe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>São Tomé e Príncipe</b>
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	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>
SUDAN AIRWAYS	Sconosciuto	SUD	Repubblica del Sudan
AERO AIR COMPANY	051	SNR	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Repubblica del Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Repubblica del Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Repubblica del Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Repubblica del Sudan
ALMAJARA AVIATION	Sconosciuto	MJA	Repubblica del Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Repubblica del Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	056	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Swaziland</b>
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			<b>Zambia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

## ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI LE CUI ATTIVITÀ SONO SOGGETTE A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELL'UE <sup>(1)</sup>

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU - 204	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET <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
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	AK-0388-09	KZR	Kazakistan	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo B 767; 4 aeromobili del tipo B 757; 10 aeromobili del tipo A319/320/321; 5 aeromobili del tipo Fokker 50	L'intera flotta, tranne: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Repubblica del Ghana	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo DC8-63F	L'intera flotta, tranne: 9G-TOP e 9G-RAC	Repubblica del Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Boeing B-737-300, 2 aeromobili del tipo ATR 72-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-320 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300	L'intera flotta, tranne: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Repubblica del Madagascar
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

<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) di un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ANAC	GBK	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B-767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica gabonese
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo A-300, 8 aeromobili del tipo A-310, 1 aeromobile B-737	L'intera flotta, tranne: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBB EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Repubblica islamica dell'Iran
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Regno hascemita di Giordania	L'intera flotta, tranne: 8 aeromobili del tipo Boeing B-737, 2 aeromobili del tipo Airbus A-310, 1 aeromobile del tipo Airbus A-320	L'intera flotta, tranne: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Regno hascemita di Giordania
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 Sudafrica

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 5 aeromobili del tipo Boeing B-777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B-737-700	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Repubblica d'Angola

(<sup>1</sup>) Afrijet è autorizzato ad impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nell'Unione europea.

(<sup>2</sup>) Air Astana è autorizzato ad impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nell'Unione europea.

(<sup>3</sup>) Gabon Airlines è autorizzato ad utilizzare per le sue attuali attività all'interno della Comunità europea solo gli aeromobili specificamente indicati.

(<sup>4</sup>) Iran air può operare con destinazione Unione europea utilizzando esclusivamente gli aeromobili indicati alle condizioni stabilite al considerando 69 del regolamento (UE) n. 590/2010 (GU L 170 del 6.7.2010, pag. 15).