

REGOLAMENTO (CE) N. 787/2007 DELLA COMMISSIONE

del 4 luglio 2007

recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione 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 DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

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

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 della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005⁽²⁾.
- (2) Conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, informazioni utili nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco comunitario sono state comunicate alla Commissione da alcuni Stati membri. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 e dell'articolo 2 del 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⁽³⁾, uno Stato membro ha chiesto di aggiornare l'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei in questione, direttamente o, laddove ciò non era possibile,

per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti salienti e le considerazioni suscettibili di giustificare una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno della Comunità o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.

- (5) La Commissione ha offerto la possibilità ai vettori aerei interessati di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati entro 10 giorni lavorativi dalla Commissione nonché dal comitato di sicurezza aerea istituito a norma del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile⁽⁴⁾.
- (6) La Commissione e, in casi specifici, alcuni Stati membri hanno consultato le autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei confronti dei vettori aerei interessati.

Pakistan International Airlines

- (7) Il 14 maggio 2007 Pakistan International Airlines ha presentato alla Commissione un piano di riassetto e successivamente ha comprovato l'attuazione di numerose azioni correttive. La Commissione prende atto che il vettore ha compiuto progressi significativi dopo la sua inclusione nell'elenco comunitario e che, sostenuto dalle competenti autorità responsabili della sorveglianza, ha confermato di aver ovviato alle lacune sotto il profilo della sicurezza di parte della sua flotta. Le competenti autorità del Pakistan hanno approvato tali misure.
- (8) Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si valuta che al vettore Pakistan International Airlines dovrebbe essere consentito di operare verso la Comunità anche con i seguenti undici aeromobili: tre Boeing 747-300 con marca di immatricolazione AP-BFU, AP-BGG e AP-BFX; due Boeing 747-200 con marca di immatricolazione AP-BAK e AP-BAT; sei Airbus A-310 con marca di immatricolazione AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC e AP-BEG. Gli aeromobili menzionati dovrebbero pertanto essere depennati dall'allegato B.

⁽¹⁾ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.⁽²⁾ GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 235/2007 (GU L 66 del 6.3.2007, pag. 3).⁽³⁾ GU L 84 del 23.3.2005, pag. 8.⁽⁴⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

(9) Le competenti autorità della Repubblica islamica del Pakistan hanno acconsentito a fornire alle autorità dello Stato membro dell'aeroporto di destinazione e alla Commissione, prima della ripresa delle operazioni di ciascun singolo aeromobile in questione, un rapporto sull'ispezione sotto il profilo della sicurezza da esse condotta sull'aeromobile prima della sua operazione. Al ricevimento del rapporto, lo Stato membro interessato può, se necessario, imporre un divieto operativo all'aeromobile a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005. All'arrivo, l'aeromobile va sottoposto a una ispezione a terra SAFA completa e il relativo rapporto va trasmesso senza indugio alla Commissione che lo inoltra agli altri Stati membri. Gli Stati membri intendono procedere a ulteriori verifiche dell'effettivo rispetto delle pertinenti norme in materia di sicurezza mediante sistematiche ispezioni a terra del vettore in questione.

(10) I restanti aeromobili della flotta di tale vettore aereo non soddisfano ancora pienamente le pertinenti norme di sicurezza e devono pertanto restare iscritti nell'allegato B in attesa che siano colmate le carenze esistenti. Una visita di controllo in loco dovrebbe essere organizzata prima di ulteriori revisioni delle restrizioni operative imposte nei confronti del vettore, allo scopo di verificare la piena applicazione del piano di riassetto e i suoi progressi. Sia il vettore sia le competenti autorità hanno confermato di accettare tale visita.

TAAG — Angola Airlines

(11) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore TAAG Angola Airlines certificato in Angola. Tali carenze sono state individuate dalla Francia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA. La ricorrenza di tali risultati delle ispezioni comprova la sussistenza di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza ⁽¹⁾.

(12) Il vettore TAAG Angola Airlines si è dimostrato incapace di porre rimedio alle carenze individuate sotto il profilo della sicurezza in risposta alle richieste avanzate dalla Francia, nonostante le garanzie fornite dal vettore e dalle sue competenti autorità come comprovato dal persistere di tali carenze. Le competenti autorità dell'Angola hanno inoltre dimostrato, nonostante le garanzie fornite, una insufficiente capacità di far rispettare le pertinenti norme di sicurezza.

(13) Le competenti autorità dell'Angola si sono dimostrate incapaci di applicare e di far rispettare le pertinenti norme in materia di sicurezza quando sono stati espressi timori circa la sicurezza delle operazioni del vettore TAAG certificato in quello Stato.

⁽¹⁾ DGAC/F-2003-419, DGAC/F-2003-1026, DGAC/F-2005-394, DGAC/F-2005-1185, DGAC/F-2006-27, DGAC/F-2006-566, DGAC/F-2006-1598, DGAC/F-2006-1966, DGAC/F-2006-2087, DGAC/F-2006-2069, DGAC/F-2007-418, DGAC/F-2007-838, DGAC/F-2007-841, DGAC/F-2007-1113, DGAC/F-2007-1141.

(14) Pur riconoscendo gli sforzi compiuti dal vettore al fine di individuare le azioni necessarie a correggere la sua situazione sotto il profilo della sicurezza, nonché la disponibilità alla cooperazione evidenziata sia dal vettore sia dalle competenti autorità dell'aviazione civile dell'Angola, la Commissione ritiene che il vettore non abbia completato in misura soddisfacente l'attuazione di un piano d'azione correttivo adeguato.

(15) Pertanto sulla base dei criteri comuni si è concluso che TAAG Angola Airlines non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza. Tale vettore dovrebbe essere assoggettato a un divieto per la totalità delle sue operazioni e dovrebbe essere incluso nell'allegato A.

Volare Aviation

(16) I Paesi Bassi hanno presentato alla Commissione una richiesta di aggiornare l'elenco comunitario a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 al fine di imporre un divieto operativo all'intera flotta del vettore Volare Aviation.

(17) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Volare Aviation certificato in Ucraina. Tali carenze sono state individuate dai Paesi Bassi nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA e sono state confermate da ispezioni a terra eseguite in altri Stati membri. La ricorrenza di tali risultati delle ispezioni comprova la sussistenza di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza ⁽²⁾.

(18) Volare Aviation si è dimostrata incapace di porre rimedio alle carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza in risposta alle richieste avanzate dai Paesi Bassi, come dimostra l'insufficiente piano d'azione correttivo presentato per ovviare a tali carenze.

(19) Le competenti autorità dell'Ucraina si sono dimostrate incapaci di applicare e di far rispettare le pertinenti norme in materia di sicurezza quando sono stati espressi timori circa la sicurezza delle operazioni del vettore Volare Aviation certificato in tale Stato.

⁽²⁾ BCAA-2004-58, CAA-N-2006-228, CAA-N-2007-56, CAA-N-2007-73, CAA-NL-2005-37, CAA-NL-2006-243, CAA-NL-2007-1, CAA-NL-2007-2, CAA-NL-2007-3, CAA-NL-2007-23, CAA-NL-2007-24, CAA-NL-2007-44, CAA-NL-2007-45, CAA-NL-2007-46, CAA-NL-2007-47, CAA-NL-2007-48, CAA-UK-2007-31, CAAFIN-2004-14, CAAFIN-2004-27, DGAC-E-2006-1131, DGAC-E-2006-1386, DGAC-E-2007-376, DGAC/F-2006-138, DGAC/F-2006-830, DGAC/F-2006-1041, DGAC/F-2006-1928, DGAC/F-2007-446, DGAC/F-2007-738, DGAC/F-2007-739, ENAC-IT-2004-477, ENAC-IT-2005-118, ENAC-IT-2006-299, ENAC-IT-2006-445, LBA/D-2004-425, LBA/D-2006-697, MOTLUX-2005-7.

(20) Pertanto sulla base dei criteri comuni si è concluso che Volare Aviation non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza. Tale vettore dovrebbe pertanto essere assoggettato a un divieto per la totalità delle sue operazioni e dovrebbe essere incluso nell'allegato A.

Vettori aerei indonesiani

(21) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico di tutti i vettori aerei certificati in Indonesia. Tali carenze sono state messe in evidenza da una relazione di verifica della sicurezza redatta dall'ente nazionale dell'aviazione civile indonesiano dopo il verificarsi di alcuni incidenti; da tale relazione è emerso che nessuno dei vettori aerei del paese soddisfa i pertinenti standard in materia di sicurezza.

(22) La Federal Aviation Administration (FAA) del dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti ha ridotto il rating dell'Indonesia sotto il profilo della sicurezza nel suo programma IASA a causa dell'incapacità di tale paese di rispettare le norme internazionali in materia di sicurezza stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO). Una siffatta decisione corrisponde in pratica a un divieto operativo a carico di tutti i vettori certificati in Indonesia. Di conseguenza ai vettori indonesiani non sarà permesso di effettuare servizi di trasporto verso gli Stati Uniti.

(23) L'ultima relazione dell'ICAO nell'ambito del programma USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) e la sua relazione supplementare hanno messo in luce le gravi carenze mostrate dalle autorità dell'aviazione civile dell'Indonesia nell'adempimento delle proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza.

(24) Le competenti autorità dell'Indonesia hanno dato prova di una insufficiente capacità di applicare e di far rispettare le pertinenti norme di sicurezza. Inoltre tali autorità non hanno fornito una risposta adeguata e tempestiva alle preoccupazioni espresse dalla Commissione circa la sicurezza delle attività dei vettori titolari di una licenza in Indonesia.

(25) Pertanto sulla base dei criteri comuni si è valutato che tutti i vettori aerei certificati in Indonesia dovrebbero essere assoggettati a un divieto operativo e inclusi nell'allegato A.

Vettori aerei della Repubblica del Kirghizistan

(26) Le autorità della Repubblica del Kirghizistan hanno informato la Commissione di aver rilasciato il certificato di operatore aereo ai seguenti vettori aerei: Eastok Avia, Kyrgyz Trans Avia e S Group Aviation. Essendo certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan che si sono dimostrate incapaci di procedere a un'adeguata sorveglianza sotto il profilo della sicurezza, tali nuovi vettori dovrebbero essere inclusi nell'allegato A.

(27) Le autorità della Repubblica del Kirghizistan hanno comprovato alla Commissione di aver proceduto al ritiro del certificato di operatore aereo nei riguardi dei seguenti vettori aerei: British Gulf International Airlines FEZ e Kyrgyz General Aviation. Avendo pertanto cessato le loro attività, tali vettori certificati nella Repubblica del Kirghizistan devono essere depennati dall'allegato A.

Vettori aerei dell'Albania

(28) L'ultima relazione dell'ICAO nell'ambito del programma USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme), i risultati della recente missione di valutazione condotta in Albania nel quadro dell'ECAA (European Common Aviation Area) e le informazioni fornite dall'Italia hanno evidenziato la sussistenza di gravi carenze per quanto concerne la capacità delle autorità responsabili dell'aviazione civile in Albania di adempiere alle proprie responsabilità di sorveglianza sotto il profilo della sicurezza aerea.

(29) Su invito dell'ente nazionale dell'aviazione civile albanese un gruppo di esperti europei si è recato in Albania tra il 4 e l'8 giugno 2007 per una missione di studio. Dalla relazione successivamente redatta emerge che, nonostante gli sforzi compiuti, le autorità responsabili dell'aviazione civile in Albania mancano tuttora delle risorse, del quadro giuridico e delle competenze necessarie a consentire loro di adempiere in maniera soddisfacente alle responsabilità loro incombenti in tema di sorveglianza della sicurezza aerea.

(30) Con riguardo ai due vettori certificati in Albania — Albanian Airlines e Belle Air — la relazione di cui sopra evidenzia che entrambi i vettori stanno operando in conformità alle pertinenti norme in materia di sicurezza e che stanno effettivamente adottando ulteriori misure per garantire la propria sorveglianza sotto il profilo della sicurezza in considerazione delle manifeste carenze evidenziate dalle autorità nazionali dell'aviazione civile.

(31) Nel corso di numerose ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA sugli aeromobili operati da entrambi i vettori verso gli aeroporti europei non sono state riscontrate gravi carenze sotto il profilo della sicurezza.

(32) Le autorità responsabili dell'aviazione civile dell'Albania hanno accettato di presentare un ampio piano correttivo per affrontare tutte le carenze in tema di sorveglianza della sicurezza individuate nelle diverse relazioni sopracitate, in particolare nella relazione redatta a seguito della missione di studio condotta in Albania da un gruppo di esperti europei tra il 4 e l'8 giugno 2007.

(33) Il governo dell'Albania ha ribadito il proprio pieno impegno politico a elaborare un programma di ristrutturazione della propria autorità preposta all'aviazione civile e si è impegnato a non rilasciare alcun ulteriore certificato di operatore aereo fintanto che tale programma non sarà applicato in modo soddisfacente.

- (34) Sulla base dei criteri comuni si è concluso Albanian Airlines e Belle Air non dovrebbero essere incluse nell'elenco comunitario dato che ottemperano entrambe alle pertinenti norme in materia di sicurezza. Le autorità competenti per l'aviazione civile in Albania dovrebbero presentare alla Commissione, entro un periodo di tempo non superiore a tre mesi, tutte le informazioni necessarie in merito alla formulazione di un piano di azione correttivo e al conseguimento di progressi nella sua applicazione. Inoltre gli Stati membri intendono procedere a ulteriori verifiche dell'effettivo rispetto delle pertinenti norme in materia di sicurezza attraverso sistematiche ispezioni a terra di tali vettori.

Vettori aerei della Bulgaria

- (35) Come previsto nel trentacinquesimo considerando del regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione, la situazione di cinque vettori bulgari — Air Sofia, Bright Aviation Services, Heli Air Services, Scorpion Air e Vega Airlines — dovrebbe essere attentamente controllata. Di conseguenza l'autorità responsabile dell'aviazione civile in Bulgaria ha provveduto, con l'aiuto di esperti della Commissione, dell'EASA e degli Stati membri, a effettuare visite di verifica presso tali vettori al fine di determinare le misure appropriate con riguardo alle restrizioni operative ad essi imposte dal 21 febbraio 2007.

- (36) Alla luce dei risultati della visita effettuata tra il 27 maggio e il 2 giugno si è giudicato che è comprovata la sussistenza di gravi carenze nel campo della sicurezza a carico dei vettori Air Sofia, Bright Aviation Services, Scorpion Air e Vega Airlines. La ricorrenza di tali risultati delle ispezioni comprova la sussistenza di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza.

- (37) Inoltre la visita ha evidenziato che, da un punto di vista societario, il vettore Air Scorpion è gestito e controllato sotto il profilo amministrativo, finanziario e tecnico dal vettore Scorpion Air e che gli aeromobili operati da Air Scorpion per i trasporti commerciali erano di proprietà di Scorpion Air e precedentemente operati da tale vettore. Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Air Scorpion.

- (38) La Commissione ha preso atto della revoca del certificato di operatore aereo ai vettori Vega Airlines, Bright Aviation, Scorpion Air e Air Sofia, nonché della sospensione del certificato di operatore aereo decisa dalle competenti autorità bulgare nei confronti del vettore Air Scorpion il 21 giugno 2007. Pertanto, dato che tali vettori aerei non possono operare alcun servizio aereo, ogni ulteriore azione da parte della Commissione risulta superflua.

- (39) La Commissione ha preso inoltre atto della decisione delle competenti autorità bulgare del 21 giugno 2007 di modificare il certificato di operatore aereo del vettore

Heli Air Service determinando la sospensione fino a ulteriore avviso dell'utilizzo, nella Comunità europea, in Svizzera, in Norvegia e in Islanda dell'aeromobile di tipo LET 410 con marche di immatricolazione LZ-CCT, LZ-CCS, LZ-CCR, LZ-CCE, LZ-CCF e LZ-LSB. L'aeromobile di tipo LET 410 con marca di immatricolazione LZ-CCP di tale vettore è autorizzato a operare voli all'interno della Comunità in quanto è l'unico aeromobile attualmente equipaggiato delle necessarie attrezzature di sicurezza obbligatorie (EGPWS e TCAS) ed è pertanto in grado di operare in condizioni di sicurezza all'interno della Comunità. La Commissione dovrebbe controllare attentamente la situazione di tale vettore e verificare l'applicazione del suo piano di azione correttivo con la collaborazione dell'EASA e degli Stati membri.

- (40) La Commissione riconosce i progressi compiuti dalle competenti autorità bulgare nell'assunzione delle responsabilità che incombono loro in tema di sorveglianza. La Commissione sostiene gli sforzi compiuti dalle autorità bulgare per proseguire nell'adempimento dei propri compiti di sorveglianza e continuerà a seguire da vicino tale processo con la collaborazione dell'EASA e degli Stati membri.

Vettori aerei della Mauritania

- (41) Come previsto nel trentaseiesimo considerando del regolamento (CE) n. 910/2006 della Commissione, del 20 giugno 2006 ⁽¹⁾, un gruppo di esperti europei ha effettuato una missione di controllo in Mauritania tra il 18 e il 21 giugno 2007 allo scopo di valutare i progressi realizzati nell'applicazione della nuova legislazione e delle sue prescrizioni e procedure. Dalla relazione emerge che l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) adempie ai suoi obblighi e ha continuato anche a sviluppare la regolamentazione tecnica e le necessarie procedure di lavoro per assicurare la sua sorveglianza dell'industria dell'aviazione civile.

- (42) Inoltre Air Mauritanie ha adottato le misure necessarie a correggere le carenze individuate attraverso le ispezioni a terra effettuate presso gli aeroporti europei e a migliorare le sue procedure.

- (43) Sulla base dei criteri comuni si è valutato che la Mauritania ha adottato le misure necessarie per raggiungere un livello accettabile nell'adempimento dei suoi obblighi di sorveglianza al fine di assicurare che i vettori di tale paese ottemperino alle norme di sicurezza internazionali.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 910/2006 della Commissione, del 20 giugno 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 168 del 21.6.2006, pag. 16).

Vettori aerei della Repubblica moldova

- (44) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico dei vettori Aeronordgroup, Aeroportul International Marculesti, Grixona, Jet Line International, Jetstream e Tiramavia certificati nella Repubblica moldova. Tali carenze sono state individuate nel corso di ispezioni a terra effettuate dal Belgio, dalla Croazia, dalla Francia, dalla Germania, dall'Italia, dalla Lituania, da Malta, dai Paesi Bassi, dalla Spagna e dalla Turchia nell'ambito del programma SAFA. La ricorrenza di tali risultati delle ispezioni comprova la sussistenza di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza ⁽¹⁾.
- (45) A seguito dell'invito dell'ente responsabile dell'aviazione civile della Repubblica moldova, un gruppo di esperti europei ha effettuato una missione di studio in tale paese tra il 4 e l'8 giugno 2007. Dalla relazione redatta successivamente a tale missione emerge che l'ente preposto all'aviazione civile in Moldovia si è dimostrato incapace di applicare e di far rispettare in misura sufficiente le pertinenti norme in materia di sicurezza in ottemperanza agli obblighi che gli incombono ai sensi della Convenzione di Chicago nel caso dei seguenti vettori: Valan International Cargo Charter, Aeronord Group, Grixona, Jet Line International, Jet Stream, Pecotox Air, Aeroportul International Marculesti e Tiramavia.
- (46) Inoltre gli otto vettori sopra citati, pur titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato dalla Repubblica moldova, non hanno la sede principale di attività in tale paese, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago.
- (47) La Commissione prende atto che le autorità della Repubblica moldova hanno ritirato il certificato di operatore aereo ai vettori sopra menzionati, i quali hanno pertanto cessato l'attività.
- (48) Inoltre la Commissione prende atto che l'autorità della Repubblica moldova si è impegnata a non rilasciare nes-

sun altro certificato di operatore aereo fintanto che il piano d'azione correttivo non sarà applicato in maniera soddisfacente e a consultare in proposito la Commissione.

- (49) L'autorità responsabile dell'aviazione civile della Repubblica moldova ha accettato di presentare entro la fine di settembre 2007 un vasto piano d'azione correttivo accompagnato da un calendario e finalizzato ad affrontare tutte le carenze rilevate con riguardo alla sorveglianza sotto il profilo della sicurezza nel corso della missione di studio effettuata in tale paese da un gruppo di esperti europei tra il 4 e l'8 giugno 2007.
- (50) Alla luce delle diverse disposizioni adottate dalla competente autorità della Repubblica moldova e in attesa della presentazione di un piano d'azione correttivo, la Commissione ritiene che i restanti vettori titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato dalla Repubblica moldova (Air Moldova, Moldavian Airlines, Tandem Aero e Nobil Air) non dovrebbero essere inclusi nell'elenco comunitario. La Commissione dovrebbe monitorare la situazione di tali vettori sotto il profilo della sicurezza. A tale scopo gli Stati membri intendono procedere a ulteriori verifiche dell'effettivo rispetto delle pertinenti norme in materia di sicurezza attraverso sistematiche ispezioni a terra degli aeromobili operati da tali vettori.

Vettori aerei della Federazione russa

- (51) Come previsto nel trentaseiesimo e nel trentanovesimo considerando del regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione, quest'ultima, assistita da esperti degli Stati membri, ha effettuato una visita nella Federazione russa tra il 15 e il 21 aprile 2007 al fine di verificare lo stato di attuazione dei piani di azione correttivi del vettore Rossyia (ex Pulkovo) e lo stato della sicurezza di alcuni altri vettori aerei russi assoggettati a restrizioni operative su decisione delle competenti autorità della Federazione russa dal 12 febbraio 2007, nonché l'adempimento degli obblighi di sorveglianza da parte di tali autorità.
- (52) Con riguardo al vettore Rossyia, i risultati della visita evidenziano che la compagnia sta compiendo progressi nel miglioramento delle proprie procedure interne di sorveglianza in materia di sicurezza e nell'applicazione degli standard di sicurezza dell'ICAO. La sua gestione della qualità è in via di sviluppo. Ulteriori informazioni sono state presentate dalle competenti autorità della Federazione russa il 26 giugno 2007. Dato che non tutte le azioni correttive sono state ancora completate, il vettore dovrebbe restare assoggettato a un attento monitoraggio da parte delle competenti autorità della Russia al fine di verificare l'ulteriore applicazione del piano di azione correttivo.

⁽¹⁾ BCAA-2006-64, BCAA-2007-9, CAA-NL-2005-227, CAA-NL-2006-262, CAA-NL-2007-4, CAACRO-2005-3, CAAMA-2005-12, CAIEY-2006-7, DGAC-E-2007-153, DGAC-E-2007-274, DGAC/F-2005-4, DGAC/F-2005-56, DGAC/F-2005-401, DGAC/F-2005-626, DGAC/F-2005-810, DGAC/F-2005-1204, DGAC/F-2005-1221, DGAC/F-2005-1266, DGAC/F-2005-1292, DGAC/F-2005-1465, DGAC/F-2006-34, DGAC/F-2006-41, DGAC/F-2006-249, DGAC/F-2006-333, DGAC/F-2006-465, DGAC/F-2006-819, DGAC/F-2006-1879, DGAC/F-2007-207, DGAC/F-2007-335, DGAC/F-2007-487, DGAC/F-2007-649, DGAC/F-2007-748, DGCATR-2006-29, DGCATR-2007-120, ENAC-IT-2005-74, ENAC-IT-2005-148, ENAC-IT-2005-455, ENAC-IT-2005-751, ENAC-IT-2006-74, ENAC-IT-2006-576, LBA/D-2005-672, LBA/D-2006-14, LBA/D-2006-100.

- (53) Per quanto concerne i nove vettori assoggettati dal 12 febbraio 2007 a restrizioni operative su decisione delle competenti autorità della Federazione russa, i risultati della visita dimostrano che in generale tutte le compagnie confermano di essere sottoposte ad un'attenta sorveglianza successivamente all'introduzione delle restrizioni operative e delle autorizzazioni preventive al volo da parte delle competenti autorità. Tali misure hanno portato in tutti i casi a immediate reazioni positive. Dai risultati della visita emerge anche che qualunque sviluppo positivo è lungi dal diventare una soluzione sostenibile e dal portare all'introduzione di sistemi di sicurezza interni completi. Le competenti autorità della Federazione russa hanno deciso il 27 aprile 2007, informandone la Commissione il successivo 2 maggio 2007, di sopprimere le restrizioni imposte ai seguenti sei vettori aerei: Aero Rent, Gazpromavia, Lukoil, Tatarstan, Atlant Soyuz e Aviacon Zitotrans. I vettori Centre Avia e Russian Sky (Russkoe Nebo) restano soggetti in forza della medesima decisione alle restrizioni operative. Inoltre il sistema di autorizzazione preventiva al volo è stato esteso ai voli regolari operati da UTAir.
- (54) Nel corso della visita sono stati inoltre esaminati i casi di altri vettori russi (Krasnoyarsky Airlines ⁽¹⁾) e Kuban Airlines ⁽²⁾) per i quali la Commissione disponeva di informazioni attestanti la sussistenza di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza e la cui situazione in tema di sicurezza aveva anche attirato l'attenzione delle competenti autorità russe. Le disposizioni decise da queste autorità il 27 aprile 2007 prevedono l'intensificazione delle ispezioni pre-volo per tali vettori.
- (55) Per quanto concerne l'adempimento degli obblighi di sorveglianza incombenti alle competenti autorità della Federazione russa, i risultati della visita evidenziano che queste devono accelerare ulteriormente i propri lavori per rendere le norme russe in materia di sicurezza conformi alle norme ICAO e che dovrebbero impegnarsi per procedere all'applicazione di tali norme e delle raccomandazioni dell'ultimo audit dell'ICAO in tema di sicurezza. Inoltre dovrebbero intensificare la propria collaborazione con i fabbricanti russi onde garantire la conformità degli aeromobili di progettazione russa agli standard ICAO. Ciò appare necessario anche per evitare l'applicazione di standard diversi alla navigabilità all'interno della Federazione russa: uno per gli operatori e per gli aeromobili che volano verso la Comunità e un secondo standard (più basso) per gli operatori e gli aeromobili che operano all'interno della Federazione russa o della CIS. Inoltre le competenti autorità dovrebbero anche accrescere ulteriormente gli sforzi con riguardo all'aeronavigabilità continua e garantire che gli aeromobili di costruzione occidentale sempre più acquistati e operati dai vettori russi ricevano un'adeguata manutenzione da parte dei vettori in questione.
- (56) Nel periodo successivo alla visita alla Federazione russa, i risultati delle ispezioni a terra di tutti i vettori precedentemente menzionati dimostrano che taluni vettori tra quelli assoggettati a restrizioni operative non operano più alcun servizio verso la Comunità.
- (57) I vettori Gazpromavia e Atlant Soyuz, assoggettati in precedenza a restrizioni operative, prestano servizi verso la Comunità e sono stati sottoposti a ispezioni a terra ⁽³⁾. I risultati di tali ispezioni hanno replicato quelli riscontrati negli stessi settori anteriormente all'imposizione delle restrizioni operative, evidenziando il persistere di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza e risultando suscettibili di presentare un impatto significativo sulla sicurezza delle operazioni.
- (58) Il vettore UTAir è stato anch'esso sottoposto a ispezione ⁽⁴⁾. I risultati di tale ispezione hanno replicato quelli riscontrati negli stessi settori anteriormente all'imposizione delle restrizioni operative, evidenziando che il vettore non ha ancora portato pienamente a termine le azioni correttive proposte nel febbraio 2007. Tali risultati, unitamente alle prove verificate della sussistenza di gravi carenze sotto il profilo della sicurezza a carico di Airlines 400 ⁽⁵⁾, Kavminvodyavia ⁽⁶⁾, Ural
- ⁽¹⁾ ACG-2007-1, ACG-2007-7, CAACRO-2004-35, CAACRO-2004-37, CAACRO-2004-38, CAACRO-2004-48, CAACRO-2004-50, CAO-2004-101, DGAC/F-2005-15, DGAC/F-2006-2105, DGAC/F-2007-477, DGAC/F-2007-481, DGCATR-2006-102, DGCATR-2007-112, ENAC-IT-2004-73, ENAC-IT-2004-110, ENAC-IT-2004-225, ENAC-IT-2004-237, ENAC-IT-2004-296, ENAC-IT-2004-366, ENAC-IT-2004-480, ENAC-IT-2004-487, ENAC-IT-2004-548, ENAC-IT-2005-24, ENAC-IT-2005-187, ENAC-IT-2005-188, ENAC-IT-2005-205, ENAC-IT-2005-454, ENAC-IT-2005-492, ENAC-IT-2005-694, ENAC-IT-2006-34, ENAC-IT-2006-117, ENAC-IT-2006-175, ENAC-IT-2006-180, ENAC-IT-2006-326, ENAC-IT-2006-403, ENAC-IT-2006-508, ENAC-IT-2006-674, ENAC-IT-2007-9, ENAC-IT-2007-24, ENAC-IT-2007-53, ENAC-IT-2007-66, ENAC-IT-2007-140, HCAAGR-2006-35, HCAAGR-2007-66, LBA/D-2006-66, LBA/D-2006-308, LBA/D-2006-354, OK-2004-4, OK-2004-8.
- ⁽²⁾ BCAA-2007-27, DGAC/F-2007-474, DGAC/F-2006-246, DGAC/F-2006-400, DGAC/F-2007-539, DGCATR-2006-79, ENAC-IT-2004-44, ENAC-IT-2004-494, ENAC-IT-2005-72, ENAC-IT-2005-114, FOCA-2004-225, LBA/D-2005-261, LBA/D-2006-4, LBA/D-2006-429, LBA/D-2007-125, LBA/D-2007-134.
- ⁽³⁾ Gazpromavia: CAA-NL-2007-43 in data 11/5/2007; Atlant Soyuz: CAA-N-2007-86 in data 31/5/2007 e INAC/P-2007-12 in data 1/6/2007.
- ⁽⁴⁾ UTAir: SDAT-2007-12 in data 24/5/2007, LBA/D-2007-308 in data 19/6/2007.
- ⁽⁵⁾ CAACRO-2004-44, DGAC-E-2006-853, DGAC-E-2006-1004, DGAC/F-2004-1011, DGAC/F-2005-19, DGAC/F-2005-883, DGAC/F-2005-1128, DGAC/F-2006-2008, DGAC/F-2007-24, ENAC-IT-2004-76, ENAC-IT-2004-86, ENAC-IT-2004-216, ENAC-IT-2004-259, ENAC-IT-2004-277, ENAC-IT-2004-297, ENAC-IT-2004-298, ENAC-IT-2006-195, ENAC-IT-2006-793, LBA/D-2005-185, RCAARO-2006-39.
- ⁽⁶⁾ BCAA-2007-25, BCAA-2007-29, CAACRO-2004-36, CAACRO-2004-46, CAACRO-2006-37, CAIEY-2005-6, CAIEY-2005-8, DGAC-E-2006-877, DGAC-E-2006-878, DGAC-E-2006-948, DGAC-E-2006-949, DGAC-E-2006-1122, DGAC-E-2006-1501, DGAC/F-2006-2102, ENAC-IT-2004-516, ENAC-IT-2004-573, ENAC-IT-2005-313, ENAC-IT-2005-446, ENAC-IT-2005-453, ENAC-IT-2006-184, ENAC-IT-2006-545, ENAC-IT-2006-570, ENAC-IT-2006-664, ENAC-IT-2007-107, EST-2006-2, FOCA-2007-25, LBA/D-2004-431, LBA/D-2007-238.

Airlines ⁽¹⁾, Yakutia Airlines ⁽²⁾, sono stati trasmessi alle competenti autorità il 29 maggio e il 5 giugno 2007.

(59) In considerazione di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, la Commissione ha invitato i vettori aerei Atlant Soyuz, Gazpromavia, UTAir, Krasnoyarsky Airlines, Kuban Airlines, Airlines 400, Kavminvodyavia, Ural Airlines e Yakutia Airlines a presentare le proprie osservazioni a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005 e ha avviato consultazioni con le competenti autorità della Federazione russa. Sulla base delle osservazioni formulate dai vettori aerei, dalla Commissione e dalle competenti autorità della Federazione russa, quest'ultima ha deciso il 23 giugno 2007, di imporre a partire dal 25 giugno restrizioni operative nei confronti di dieci vettori fintanto che non saranno colmate le carenze in materia di sicurezza con reciproca soddisfazione delle competenti autorità della Federazione russa e della Commissione.

(60) Di conseguenza le competenti autorità della Federazione russa hanno deciso di vietare tutte le operazioni verso la Comunità di quattro dei vettori in questione: Kavminvodyavia, Kuban Airlines, Yakutia Airlines, Airlines 400. In particolare a Airlines 400 è stato sospeso il certificato di operatore aereo.

(61) Inoltre le competenti autorità della Federazione russa hanno deciso di limitare le operazioni di taluni vettori, permettendo solo ad alcuni specifici aeromobili di essere operati nella Comunità: Krasnoyarsky Airlines è autorizzata a operare esclusivamente con i seguenti Boeing 737 EI-DNH, EI-DNS, EI-DNT, EI-CBQ, EI-CLZ, EI-CLW, Boeing-757 EI-DUC, EI-DUE e Boeing-767 EI-DMH, EI-DMP; Ural Airlines è autorizzata a operare esclusivamente con i seguenti Airbus A-320 VP-BQY, VP-BQZ; Gazpromavia è autorizzata a operare esclusivamente con i seguenti Falcon Mystère 900 RA-09000, RA-09001, RA-09006, RA-09008; Atlant-Soyuz è autorizzata a operare esclusivamente con i seguenti Boeing 737 VP-BBL, VP-BBM; UTAir è autorizzata a operare esclusivamente con i seguenti ATR 42 VP-BCB, VP-BCF, VP-BPJ, VP-BPK, i seguenti Gulfstream IV RA-10201, RA-10202 e i seguenti Tu-154M RA-85805, RA-85808. Rossyia (ex Pulkovo) non è autorizzata a operare nella Comunità con l'aeromobile IL-62M (RA-86467).

⁽¹⁾ ACG-2007-6, CAACRO-2006-27, DGAC-E-2006-873, DGAC/F-2006-238, DGAC/F-2006-1709, ENAC-IT-2004-318, ENAC-IT-2006-392, ENAC-IT-2007-12, EST-2006-22, EST-2006-23, HCAAGR-2006-27, OK-2005-14, OK-2005-38, OK-2006-9, OK-2007-3.

⁽²⁾ BCAA-2006-54, DGAC/F-2007-135, ENAC-IT-2004-75 ENAC-IT-2006-604 ENAC-IT-2006-864 ENAC-IT-2006-867 ENAC-IT-2007-15.

(62) La Commissione prende atto della decisione delle competenti autorità della Federazione russa e in particolare del fatto che qualsiasi modifica di tali restrizioni può essere adottata da tali autorità solo d'intesa con la Commissione. Inoltre prende atto del fatto che tutti i vettori aerei russi operanti servizi internazionali, anche verso la Comunità, sono informati che qualsiasi ispezione a terra che dovesse rilevare lacune significative (categoria 2) o rilevanti (categoria 3) porterebbe, se tali carenze non venissero debitamente corrette, all'imposizione di restrizioni operative da parte delle autorità russe.

(63) In considerazione di quanto precede, la Commissione ritiene che le iniziative adottate dalle competenti autorità della Federazione russa sono sufficienti per colmare le gravi carenze sotto il profilo della sicurezza rilevate per taluni vettori nel breve periodo. Al fine di garantire che siano adottate disposizioni correttive adeguate, tali da assicurare la risoluzione sistemica sostenibile di tali carenze, essa intende verificare la situazione della sicurezza dei vettori sopra citati prima di qualsiasi modifica delle restrizioni decise dalle competenti autorità della Federazione russa il 23 giugno 2007. A tal fine la Commissione intende procedere a una visita in collaborazione con gli Stati membri prima del prossimo aggiornamento del presente regolamento. Gli Stati membri dovrebbero verificare l'effettivo rispetto delle pertinenti norme in materia di sicurezza tramite sistematiche ispezioni a terra di tutte le operazioni di tali vettori.

Osservazioni generali sui vettori aerei che hanno cessato le attività

(64) Considerato che i vettori depennati dall'elenco a seguito di dichiarazione di cessazione di attività possono ricomparire sotto altra identità o nazionalità, la Commissione dovrebbe continuare a monitorare attivamente tutti i trasferimenti e i movimenti connessi ai soggetti in questione.

Osservazioni generali sugli altri vettori aerei inclusi nell'elenco

(65) A tutt'oggi, nonostante le richieste specifiche inoltrate, la Commissione non dispone di alcun elemento di prova circa una piena attuazione di adeguate misure correttive da parte degli altri vettori inclusi nell'elenco comunitario aggiornato alla data del 5 marzo 2007, né da parte delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare di tali vettori aerei. Di conseguenza sulla base dei criteri comuni, si conclude che tali vettori aerei dovrebbero continuare a restare assoggettati a un divieto operativo.

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

2) l'allegato B è sostituito dall'allegato B del presente regolamento.

Articolo 1

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

Articolo 2

1) l'allegato A è sostituito dall'allegato A del presente regolamento;

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

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

Fatto a Bruxelles, il 4 luglio 2007.

Per la Commissione
Jacques BARROT
Vicepresidente

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO TOTALE NEL TERRITORIO DELLA COMUNITÀ ⁽¹⁾

Ragione sociale 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 aereo
AIR KORYO	Sconosciuto	KOR	Repubblica democratica popolare di Corea (DPRK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
BLUE WING AIRLINES	SRSR-01/2002	BWI	Suriname
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucraina
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Repubblica democratica del Congo (RDC), con l'eccezione di Hewa Bora Airways ⁽²⁾, compresi i seguenti:		—	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Ragione sociale 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 aereo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Ragione sociale 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 aereo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	MINISTERIAL SIGNATURE (ORDONNANCE 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Ragione sociale 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 aereo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Guinea equatoriale, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea equatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Non disponibile	Guinea equatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	Non disponibile	Guinea equatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare dell'Indonesia, compresi i seguenti:			Indonesia
ADAMSKY CONNECTION AIRLINES	Sconosciuto	DHI	Indonesia
AIR TRANSPORT SERVICES	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
BALAI KALIBRASI PENERBANGAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
GARUDA	Sconosciuto	GIA	Indonesia
INDONESIA AIRASIA	Sconosciuto	AWQ	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	Sconosciuto	KAE	Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	Sconosciuto	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	Sconosciuto	MDL	Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
MEGANTARA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	Sconosciuto	MNA	Indonesia
METRO BATAVIA	Sconosciuto	BTV	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	Sconosciuto	PAS	Indonesia
PT. AIR PACIFIC UTAMA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. AIRFAST INDONESIA	Sconosciuto	AFE	Indonesia
PT. ASCO NUSA AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia

Ragione sociale 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 aereo
PT. ASI PUDJIASTUTI	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. AVIATAR MANDIRI	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. ATLAS DELTASATYA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. DABI AIR NUSANTARA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. DERAYA AIR TAXI	Sconosciuto	DRY	Indonesia
PT. DERAZONA AIR SERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. DIRGANTARA AIR SERVICE	Sconosciuto	DIR	Indonesia
PT. EASTINDO	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. GATARI AIR SERVICE	Sconosciuto	GHS	Indonesia
PT. GERMANIA TRISILA AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. HELIZONA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. KURA-KURA AVIATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. INDONESIA AIR TRANSPORT	Sconosciuto	IDA	Indonesia
PT. INTAN ANGKASA AIR SERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. NATIONAL UTILITY HELICOPTER	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. PELITA AIR SERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. PENERBENGAN ANGKASA SEMESTA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. PURA WISATA BARUNA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. SAMPOERNA AIR NUSANTARA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. SAYAP GARUDA INDAH	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. SMAC	Sconosciuto	SMC	Indonesia
PT. TRANSWISATA PRIMA AVIATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. TRAVIRA UTAMA	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
PT. TRIGANA AIR SERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	Sconosciuto	RPH	Indonesia
RIAU AIRLINES	Sconosciuto	RIU	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	Sconosciuto	SJY	Indonesia

Ragione sociale 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 aereo
SURVEI UDARA PENAS	Sconosciuto	PNS	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	Sconosciuto	XAR	Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	Sconosciuto	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	Sconosciuto	TGN	Indonesia
WING ABADI AIRLINES	Sconosciuto	WON	Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Repubblica del Kirghizistan, compresi i seguenti:		—	Repubblica del Kirghizistan
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
BOTIR AVIA	10	BTR	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
ESEN AIR	2	ESD	Repubblica del Kirghizistan
GALAXY AIR	12	GAL	Repubblica del Kirghizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Repubblica del Kirghizistan
INTAL AVIA	27	INL	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Repubblica del Kirghizistan
MAX AVIA	33	MAI	Repubblica del Kirghizistan
OHS AVIA	09	OSH	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan

Ragione sociale 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 aereo
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica del Kirghizistan
WORLD WING AVIATION	35	WWM	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Liberia		—	Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Sierra Leone, compresi i seguenti:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Sconosciuto	BVU	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare dello Swaziland, compresi i seguenti:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Sconosciuto	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Sconosciuto	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Sconosciuto	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Sconosciuto	Sconosciuto	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Sconosciuto	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland

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

(²) Hewa Bora Airways è autorizzata a impiegare l'aeromobile indicato nell'allegato B per le sue operazioni attuali nella Comunità europea.

ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI LE CUI ATTIVITÀ SONO SOGGETTE A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELLA COMUNITÀ ⁽¹⁾

Ragione sociale 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 aereo	Tipo di aeromobile	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
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
HEWA BORA AIRWAYS (HBA) ⁽²⁾	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Repubblica democratica del Congo (RDC)	L'intera flotta, tranne: B767-266 ER	L'intera flotta, tranne: 9Q-CJD (cons. N° 23 178)	Repubblica democratica del Congo (RDC)
PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES	003/96 AL	PIA	Repubblica islamica del Pakistan	L'intera flotta, tranne: tutti gli aeromobili B-777; 3 B-747-300; 2 B-747-200. 6 A-310	L'intera flotta, tranne: AP-BHV, AP-BHW, AP-BGJ, AP-BGK, AP-BGL, AP-BGY, AP-BGZ; AP-BFU, AP-BGG, AP-BFX, AP-BAK, AP-BAT, AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC, AP-BEG	Repubblica islamica del Pakistan

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

⁽²⁾ Hewa Bora Airways è autorizzata a impiegare unicamente l'aeromobile indicato per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.