

REGOLAMENTO (UE) N. 590/2010 DELLA COMMISSIONE

del 5 luglio 2010

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,

16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile ⁽³⁾.

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 dell'Unione europea 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 dell'Unione europea ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 ⁽²⁾.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri hanno comunicato alla Commissione informazioni utili nel contesto 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 non era possibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme nei loro confronti, indicando i fatti salienti e le considerazioni atte a motivare una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione europea 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 ascoltati entro 10 giorni lavorativi dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del

- (5) La Commissione e, in casi specifici, alcuni Stati membri hanno consultato le autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme nei confronti dei vettori aerei interessati.
- (6) Il comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) e della Commissione riguardanti i progetti di assistenza tecnica eseguiti in paesi che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 2111/2005. 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.
- (7) Il comitato per la sicurezza aerea è anche stato informato delle azioni di attuazione adottate dall'AESA e dagli Stati membri per assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità e la manutenzione degli aeromobili immatricolati nell'Unione europea e utilizzati da vettori aerei certificati dalle autorità dell'aviazione civile di paesi terzi.
- (8) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori dell'Unione europea

- (9) In base alle informazioni ottenute attraverso i controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei dell'Unione europea, nonché tramite ispezioni e audit effettuati in settori specifici dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di intervento. Essi hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito alle seguenti misure: le autorità competenti del Regno Unito il 6 aprile 2010 hanno revocato il certificato di operatore aereo (COA) del vettore Trans Euro Air Limited e il 12 aprile 2010 hanno sospeso il COA di MK Airlines; le autorità competenti della Spagna il 9 giugno 2010 hanno sospeso il COA e la licenza di esercizio del vettore Baleares Link Express; le autorità competenti della Slovacchia l'11 dicembre 2009 hanno revocato la licenza di esercizio del vettore Seagle Air e il 3 maggio 2010 quella di Air Slovakia.

⁽¹⁾ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.⁽²⁾ GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.⁽³⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

Air Algérie

- (10) Sulla base di un'analisi dei risultati delle ispezioni SAFA effettuate su un aeromobile utilizzato da Air Algérie nell'UE dal gennaio 2009, la Commissione ha avviato consultazioni con le autorità competenti dell'Algeria il 7 dicembre 2009 e il 5 febbraio 2010 al fine di risolvere le carenze riscontrate nei settori della sicurezza del carico a bordo, dell'aeronavigabilità e dell'esercizio dell'aeromobile, nonché delle licenze dell'equipaggio.
- (11) Nella loro risposta del 15 maggio 2010 le autorità competenti dell'Algeria hanno fornito informazioni concernenti le azioni intraprese a seguito delle ispezioni a terra al fine di affrontare i casi di non conformità riscontrati.
- (12) Il 6 maggio 2010 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni. Le autorità competenti hanno trasmesso informazioni aggiuntive il 27 maggio 2010. A seguito di una riunione con le autorità competenti dell'Algeria, con i vettori e con le autorità competenti della Francia e dell'AESA, svoltasi il 9 giugno 2010, le autorità competenti dell'Algeria si sono impegnate a trasmettere informazioni complementari prima della riunione del comitato per la sicurezza aerea, fornendo anche un elenco delle attività di sorveglianza esercitate da queste autorità su Air Algérie. Le informazioni sono state inviate il 18 giugno 2010. Dette autorità si sono altresì impegnate a presentare entro breve tempo un piano dettagliato di azioni correttive, comprensivo di un calendario per la verifica e il completamento dello stesso. Parallelamente, su richiesta del vettore aereo, le autorità competenti della Francia hanno sviluppato un'iniziativa di sensibilizzazione e di formazione nell'ambito del programma SAFA dell'UE.
- (13) Al fine di attuare un controllo permanente delle prestazioni del vettore aereo in materia di sicurezza aerea la Commissione ha chiesto alle autorità competenti dell'Algeria di inviare anche delle relazioni mensili sulle loro attività di sorveglianza su Air Algérie nei settori del mantenimento dell'aeronavigabilità, della manutenzione e dell'esercizio, che includano la verifica dell'attuazione del piano di azioni correttive che dovrà essere presentato. La Commissione incoraggia le autorità competenti dell'Algeria a proseguire gli sforzi per migliorare il rispetto delle norme di sicurezza applicabili.
- (14) Gli Stati membri verificano nel frattempo l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti dando la priorità alle ispezioni a terra, da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008, al fine di garantire che il numero di ispezioni di Air Algérie sia incrementato, in modo che possa servire come base per una nuova valutazione di questo caso nel corso della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea, nel novembre 2010.

Air Bangladesh

- (15) La Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea in merito ai risultati di una missione di assi-

stenza tecnica svolta dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) nella Repubblica popolare del Bangladesh a seguito dell'audit effettuato dall'ICAO nel maggio 2009, nell'ambito del programma USOAP. Dall'audit USOAP dell'ICAO è emerso un grave problema di sicurezza per quanto riguarda le operazioni, la certificazione e la supervisione degli aeromobili esercitata dall'Autorità dell'aviazione civile del Bangladesh (CAAB). Nel corso della missione è stato rilevato che la CAAB ha compiuto chiari sforzi a tutti i livelli per attuare un piano di azione correttivo e ha dato prova di grande impegno per risolvere i problemi di sicurezza evidenziati dall'audit dell'ICAO. La Commissione accoglie con soddisfazione questi sviluppi incoraggianti, ma continuerà a controllare da vicino i progressi della CAAB nell'attuazione del piano di azione correttivo, al fine di garantire che le attuali carenze in materia di sicurezza siano affrontate senza indugio.

- (16) Nel corso della missione la CAAB ha informato l'équipe che un B747-269B, con marca di immatricolazione S2-ADT, era stato ritirato dal registro del Bangladesh e che l'operatore Air Bangladesh non esisteva più. La CAAB ne ha informato ufficialmente la Commissione il 16 maggio 2010.
- (17) Alla luce di quanto precede, in base ai criteri comuni, si stima che il vettore aereo sopra menzionato debba essere tolto dall'allegato A.

Blue Wing Airlines

- (18) Sono state comprovate gravi carenze con riguardo al vettore aereo Blue Wing Airlines, immatricolato nel Suriname, confermate da una serie di incidenti e carenze recenti, segnalate in occasione di ispezioni a terra effettuate dagli Stati membri.
- (19) Blue Wing Airlines è stato coinvolto in un incidente il 3 aprile 2008, con 19 morti, in un altro incidente il 15 ottobre 2009 che ha provocato diversi feriti e in un ultimo incidente il 15 maggio 2010, con 8 morti. Il numero globale di incidenti registrati da questo vettore aereo negli ultimi due anni desta serie preoccupazioni in materia di sicurezza, senza che sia stato possibile trarre i necessari insegnamenti dagli incidenti precedenti in assenza di una relazione ufficiale di indagine su detti incidenti.
- (20) Sono stati inoltre comprovati gravi casi di non conformità alle norme di sicurezza stabilite dalla Convenzione di Chicago, confermati dalle carenze riscontrate dalle autorità competenti della Francia in occasione di una recente ispezione a terra ⁽¹⁾, effettuata nell'ambito del programma SAFA.

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-818.

- (21) Le autorità competenti della Francia (DGAC) hanno invitato le autorità competenti del Suriname e Blue Wing Airlines a fornire le necessarie garanzie sulla sicurezza delle attività di questo vettore. Poiché né la risposta delle competenti autorità del Suriname né quella di Blue Wing Airlines hanno consentito di individuare la causa profonda degli incidenti e delle carenze in materia di sicurezza osservate nelle ispezioni a terra e di impedirne il ripetersi, la DGAC ha deciso di imporre misure eccezionali vietando ogni attività di Blue Wing Airlines sul territorio francese a partire dal 1° giugno 2010 ed ha provveduto ad informare immediatamente la Commissione ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (22) La Commissione ha immediatamente avviato le consultazioni con le autorità competenti del Suriname e con Blue Wing Airlines per decidere urgentemente, nella riunione del comitato per la sicurezza aerea, l'estensione all'Unione europea delle misure prese dalla Francia. Il 25 giugno 2010 la Commissione e gli Stati membri hanno ascoltato Blue Wing Airlines, assistito dalle autorità competenti del Suriname. Né le risposte delle autorità competenti del Suriname né quelle di Blue Wing Airlines hanno consentito di individuare le cause profonde degli incidenti e delle carenze in materia di sicurezza osservate nelle ispezioni a terra e di impedirne il ripetersi.
- (23) Tenuto conto delle precedenti prestazioni di questo vettore aereo, già soggetto a un divieto operativo all'interno dell'UE ⁽¹⁾, ⁽²⁾, del numero e della gravità degli incidenti in cui esso è stato coinvolto, delle carenze in materia di sicurezza riscontrate e del loro carattere ricorrente, in base ai criteri comuni si stima che il proseguimento nell'UE delle attività del vettore aereo di cui trattasi costituirebbe un grave rischio per la sicurezza che non può essere risolto in modo soddisfacente dalle misure prese da uno Stato membro a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005 e che occorre pertanto inseguire il vettore aereo Blue Wing Airlines nell'allegato A.
- (24) L'AESA ha comunicato che la DGCA aveva presentato un piano d'azione globale, giudicato accettabile e approvato il 29 aprile 2010. Questo piano prevede una serie di misure correttive da attuare progressivamente fino alla fine del 2011, con azioni immediate intese ad affrontare le carenze in materia di sicurezza.
- (25) Inoltre le autorità competenti dell'Italia hanno lanciato un vasto progetto di gemellaggio con le autorità competenti dell'Albania che dovrebbe iniziare nel settembre 2010, per aiutare queste autorità a creare le loro capacità tecniche e amministrative.
- (26) Le consultazioni svoltesi il 28 maggio 2010 con le autorità competenti dell'Albania e l'AESA, con la partecipazione delle autorità competenti dell'Italia, hanno confermato che questo piano di azione è in corso di attuazione e in linea con il calendario. È stata completata una prima serie di azioni che rappresentano un grosso cambiamento rispetto al sistema precedente: è stata istituita un'autorità nazionale indipendente, l'Autorità albanese per l'aviazione civile (ACAA), operativa dal maggio 2010; questa autorità di nuova istituzione ha revocato tutte le precedenti deroghe concesse al settore e ha chiarito alle imprese che a partire dal 1° giugno 2010 l'inosservanza della legislazione applicabile le avrebbe esposte a misure esecutive, quali la sospensione, la limitazione o la revoca delle autorizzazioni da esse detenute. L'ACAA è stata invitata al comitato per la sicurezza aerea per riferire sulla ricertificazione dei vettori aerei.
- (27) L'ACAA è stata ascoltata dal comitato per la sicurezza aerea il 21 giugno 2010 e ha confermato che Belle Air e Albanian Airlines sono state debitamente ricertificate nel giugno 2010, in conformità alle norme di sicurezza applicabili. Ha inoltre comunicato che è stato sospeso il COA di Star Airways. L'ACAA si è inoltre impegnata a non rilasciare nuovi COA fino a nuovo ordine.
- (28) L'ACAA è esortata a prendere le misure necessarie per proseguire l'attuazione efficace e tempestiva del piano d'azione concordato con l'AESA, dando la priorità all'eliminazione delle carenze individuate, carenze che se non vengono prontamente corrette sono fonte di preoccupazione per la sicurezza. L'ACAA è invitata in particolare ad accelerare il suo processo di creazione di capacità e a garantire la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei immatricolati in Albania, in conformità con i regolamenti applicabili in materia di sicurezza, nonché ad adottare, se necessario, misure di esecuzione.
- (29) L'ACAA si è impegnata a riferire regolarmente sui progressi compiuti nell'attuazione del suo piano di azione correttivo. La Commissione, assistita dall'AESA e con il sostegno degli Stati membri, continuerà a controllare l'efficacia delle azioni intraprese dall'ACAA e le prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei titolari di licenze rilasciate in Albania.
- (30)

Vettori aerei dell'Albania

- (24) Facendo seguito alle presentazioni effettuate dalle autorità competenti dell'Albania alla riunione del comitato per la sicurezza aerea nel marzo 2010 e secondo quanto previsto dalle disposizioni del regolamento n. 273/2010 ⁽³⁾, la Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), ha proseguito attivamente le consultazioni con le autorità competenti dell'Albania per esaminare i risultati dell'ispezione generale in materia di standardizzazione eseguita in Albania nel gennaio 2010. Il rapporto finale relativo a tale ispezione, pubblicato il 7 marzo 2010, ha evidenziato carenze rilevanti in tutti i settori oggetto del controllo, cui occorre porre immediatamente rimedio.

⁽¹⁾ Considerando 20-22 del regolamento (CE) n. 910/2006 del 20 giugno 2006, GU L 168 del 21.6.2006, pag. 17.

⁽²⁾ Considerando 7-8 del regolamento (CE) n. 1400-2007 del 28 novembre 2007, GU L 311 del 29.11.2007, pag. 12.

⁽³⁾ Considerando 55-58 del regolamento (CE) n. 273/2010 del 30 marzo 2010, GU L 84 del 31.3.2010, pag. 30.

Vettori aerei del Regno di Cambogia

- (31) Le autorità competenti della Cambogia (SSCA) hanno fornito informazioni su nuovi progressi compiuti nell'attuazione del loro piano di azione correttivo istituito per porre rimedio alle carenze riscontrate dall'ICAO nel corso dell'audit eseguito nel 2007 nell'ambito del programma USOAP.
- (32) La missione coordinata di convalida dell'ICAO (ICVM), svoltasi dal 26 al 29 ottobre 2009, ha confermato che c'è stato qualche progresso, nella misura in cui il livello di mancata applicazione effettiva delle norme ICAO nell'ottobre 2009 è stato valutato al 58 %, contro il 71 % nel 2007. Tuttavia la missione ha anche concluso che è necessario continuare ad applicare, in modo efficace, tutte le misure correttive, in particolare per quanto riguarda l'organizzazione della SSCA e la sua creazione di capacità.
- (33) La SSCA ha riferito che i COA dei restanti vettori aerei titolari di una licenza rilasciata in Cambogia erano stati sospesi o revocati. In particolare, il COA di Helicopter Cambodia è scaduto il 15 ottobre 2009 e non è stato rinnovato; il COA di Sokha Airlines è stato revocato il 27 ottobre 2009; i COA di Angkor Airways e PMT Air sono stati revocati il 21 aprile 2010. Di conseguenza l'ICAO ha eliminato l'espressione di una grave preoccupazione in materia di sicurezza riguardo ai vettori aerei titolari di una licenza rilasciata nel Regno di Cambogia ⁽¹⁾.
- (34) La SSCA ha inoltre informato che dal gennaio 2009 Siem Reap International Airways, il cui COA è sospeso, è impegnato in un processo di ricertificazione. La SSCA ha dichiarato che al vettore aereo è stato concesso un periodo supplementare di 4 mesi per completare il processo in questione; se non ci riuscirà il suo COA dovrebbe essere revocato. Vista l'incertezza sulla situazione di Siem Reap International Airways, in base ai criteri comuni si stima che il vettore in questione debba rimanere nell'allegato A.
- (35) La Commissione prende nota delle misure di esecuzione adottate dalla SSCA e dei progressi compiuti nell'attuazione del piano d'azione correttivo inteso a rimediare alle carenze individuate dall'ICAO ed è pronta a sostenere la creazione di capacità delle autorità competenti del Regno di Cambogia attraverso un'assistenza tecnica specifica.

Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo

- (36) Tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo sono soggetti a un divieto operativo all'interno dell'UE e sono elencati nell'allegato A. La Commissione è stata informata del fatto che le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno rilasciato un certificato di operatore aereo al vettore aereo Congo Express. La Commissione ha avviato

delle consultazioni con le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo per avere conferma di tale informazione. Le suddette autorità non hanno risposto.

- (37) Poiché non esistono elementi che comprovino un cambiamento della capacità delle autorità competenti della Repubblica democratica del Congo di assicurare la sorveglianza dei vettori titolari di una licenza rilasciata in tale Stato in conformità delle norme di sicurezza applicabili, in base ai criteri comuni si stima che Congo Express debba essere inserito nell'allegato A.

Vettori aerei della Repubblica del Gabon

- (38) Su richiesta della Commissione l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) ha svolto una missione di assistenza tecnica nella Repubblica del Gabon dall'11 al 15 gennaio 2010. Dal rapporto relativo a tale missione, pubblicato il 6 aprile 2010, risulta che le autorità competenti del Gabon (ANAC) stanno lavorando alla correzione delle carenze individuate dall'ICAO nell'audit eseguito nel maggio 2007 nel quadro del programma USOAP. Tuttavia il rapporto sottolinea altresì la necessità di continuare a promuovere la creazione di capacità dell'ANAC mediante un bilancio adeguato e di continuare ad assumere e formare ispettori qualificati, nonché la necessità di portare avanti una rigorosa supervisione dei vettori aerei titolari di licenze rilasciate nella Repubblica del Gabon. Il rapporto comprende una tabella di marcia, elaborata insieme all'ANAC, in cui sono specificate le azioni correttive necessarie e utili per risolvere i problemi individuati dall'ICAO. Secondo questa tabella di marcia le azioni necessarie non saranno completate prima dell'inizio del 2011.
- (39) Dietro loro richiesta, il 21 giugno 2010 le autorità competenti del Gabon (ANAC) sono state ascoltate dal comitato per la sicurezza aerea al quale hanno presentato i progressi compiuti fino a tale data. L'ANAC ha fatto sapere che il quadro legislativo è in corso di revisione; il processo di revisione riguarda il codice dell'aviazione civile, la cui adozione è prevista entro il 31 dicembre 2010, nonché la progressiva elaborazione di un insieme completo di regolamenti aeronautici gabonesi (RAG), che entreranno progressivamente in vigore entro il 2011. L'ANAC ha segnalato ulteriori progressi nella creazione di capacità, con l'assunzione di ispettori supplementari, 7 dei quali sono in corso di qualificazione. L'ANAC ha segnalato progressi anche nella sorveglianza dei vettori aerei e nel controllo dell'applicazione delle norme di sicurezza vigenti (RACAM), come dimostra la sospensione del COA di SDC Aviation il 16 ottobre 2009, gli avvertimenti inviati ai vettori aerei Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport, SN2AG e le ammende inflitte ai vettori aerei Allegiance e Sky Gabon. Il numero e la natura di alcune delle carenze individuate mostrano che potrebbero rivelarsi necessarie nuove misure di esecuzione, qualora i vettori aerei non osservassero le norme di sicurezza applicabili.

⁽¹⁾ Considerando 12 del regolamento (CE) n. 1131/2008 del 14 novembre 2008, GU L 306 del 15.11.2009, pag. 48.

- (40) Afrijet Business Services, titolare di una licenza rilasciata in Gabon, ha chiesto di essere ascoltato dal comitato per la sicurezza aerea perché vengano tolte le restrizioni attualmente imposte all'aeromobile del tipo Falcon 900B, con marca di immatricolazione TR-AFR, e ha presentato una documentazione scritta al riguardo. La compagnia ha assicurato che l'utilizzazione e la manutenzione del suddetto aeromobile si effettuano nel rispetto delle norme di sicurezza applicabili, cosa che è stata confermata dall'ANAC. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si stima che non vi sia ragione di limitare le attività svolte da Afrijet Business Services con l'aeromobile del tipo Falcon 900B, con marca di immatricolazione TR-AFR e che questo aeromobile debba essere aggiunto all'elenco degli aeromobili che il vettore aereo è autorizzato ad utilizzare nell'UE, secondo quanto indicato nell'allegato B.
- (41) A tutt'oggi, la Commissione non ha avuto alcuna prova della piena attuazione di adeguate azioni correttive da parte dei vettori aerei inclusi nell'elenco comunitario, né da parte delle autorità responsabili della supervisione regolamentare dei suddetti vettori aerei. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si stima 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.
- (42) La Commissione si rallegra dei progressi fatti nell'attuazione del piano d'azione correttivo inteso a rimediare alle carenze constatate dall'ICAO e nella creazione di capacità delle autorità competenti del Gabon ed è pronta a prestare la sua assistenza, in particolare mediante una missione in loco destinata a convalidare i risultati ottenuti, una volta istituito il quadro legislativo.

Vettori aerei della Repubblica d'Indonesia

- (43) Le autorità competenti dell'Indonesia (DGCA) hanno riferito che sono stati fatti sensibili progressi per rimediare a tutte le carenze individuate dall'ICAO nell'audit effettuato nel febbraio 2007 nel quadro del programma USOPA. La missione coordinata di convalida dell'ICAO (ICVM), svoltasi nell'agosto 2009, ha confermato che ci sono stati grandi progressi, come dimostra il fatto che il tasso di mancata applicazione effettiva delle norme ICAO è sceso al 20 %. Il 19 marzo 2010 la DGCA ha annunciato all'ICAO l'avvenuto completamento delle azioni correttive rimanenti.
- (44) La DGCA ha fornito informazioni sugli sviluppi delle sue capacità di sorveglianza in materia di sicurezza, con un netto aumento del bilancio relativo nel 2009 e nel 2010, annunciando l'assunzione di 25 nuovi ispettori delle operazioni di volo e di 8 ispettori della sicurezza delle cabine, cui si aggiunge una vasta assistenza tecnica da parte dell'ICAO e delle autorità dell'aviazione civile dell'Australia e dei Paesi Bassi, il che ha permesso di portare avanti l'aggiornamento dei regolamenti per la sicurezza dell'aviazione civile (CASR) e di rafforzare la sorveglianza di un numero maggiore di vettori aerei.
- (45) Le autorità competenti dell'Indonesia (DGCA) hanno chiesto di essere ascoltate dal comitato per la sicurezza aerea perché vengano tolte le restrizioni attualmente imposte ai seguenti tre vettori aerei: Indonesia Air Asia, Metro Batavia e Lion Air; hanno trasmesso una documentazione scritta e hanno fatto presentazioni orali il 22 giugno 2010.
- (46) Le presentazioni fatte da Indonesia Air Asia e dalla DGCA hanno confermato che questo vettore aereo era stato ricertificato il 30 settembre 2009, in conformità con i CASR, e che è soggetto ad un'adeguata sorveglianza da parte della DGCA. La DGCA ha confermato che detto vettore aereo risponde pienamente alle norme di sicurezza applicabili. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si stima che Indonesia Air Asia debba essere tolto dall'allegato A.
- (47) Le presentazioni fatte da Metro Batavia e dalla DGCA hanno confermato che questo vettore aereo era stato anch'esso ricertificato il 30 settembre 2009, in conformità con i CASR, e che è soggetto ad un'adeguata sorveglianza da parte della DGCA. La DGCA ha confermato che detto vettore aereo risponde pienamente alle norme di sicurezza applicabili. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si stima che Metro Batavia debba essere tolto dall'allegato A.
- (48) Dalla presentazione fatta da Lion Air è risultato che questo vettore aereo, che ha attualmente in esercizio una flotta di 50 aeromobili, dal 2004 ha subito 4 incidenti, di cui due gravi. Il vettore in questione non ha tuttavia fornito informazioni sufficienti su questi incidenti e sulle relative cause, né ha dimostrato di aver preso misure adeguate per impedire che si riproducano, tenendo conto tra l'altro del fatto che nei prossimi anni la sua flotta dovrebbe aumentare sensibilmente. Inoltre non è stato possibile stabilire che la DGCA eserciti un'adeguata sorveglianza nel settore delle attività di volo, come dimostra l'assenza di qualsiasi constatazione nel corso di oltre cento ispezioni delle attività di volo registrate nel 2009 e nel 2010. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si stima che Lion Air debba rimanere nell'allegato A.
- (49) A tutt'oggi, alla Commissione non è stato comunicato alcun elemento di prova circa la piena attuazione di adeguate misure correttive da parte degli altri vettori aerei inclusi nell'elenco comunitario. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si stima che questi vettori aerei debbano continuare a essere soggetti a un divieto operativo (allegato A).

- (50) La Commissione incoraggia gli sforzi e i progressi fatti dalle autorità competenti dell'Indonesia per rimediare in modo durevole alle carenze in materia di sicurezza.

Vettori aerei delle Filippine

- (51) In linea con quanto indicato nel regolamento n. 273/2010⁽¹⁾, la Commissione ha attivamente proseguito le consultazioni con le autorità competenti delle Filippine (CAAP) sulle azioni da esse intraprese per migliorare la sicurezza aerea nelle Filippine e l'osservanza delle norme di sicurezza applicabili.
- (52) Le autorità competenti delle Filippine (CAAP) hanno annunciato di aver lanciato una serie di azioni, tra cui: la riformulazione dei regolamenti e delle norme di attuazione esistenti, prevista per la fine del 2010; un potenziamento delle capacità della CAAP mediante il trasferimento di ispettori qualificati che attualmente lavorano per l'ICAO nell'ambito del progetto di assistenza tecnica, da portare a termine per la fine del 2010, e l'assunzione di personale supplementare; un nuovo audit e una nuova certificazione di tutti i vettori aerei, compresi quelli già certificati dalla CAAP prima del marzo 2010; l'istituzione di piani di sorveglianza continua per tutti i vettori aerei; il rafforzamento delle misure di esecuzione qualora vengano individuate carenze in materia di sicurezza.
- (53) La CAAP ha informato di aver sospeso il 19 marzo 2010 il certificato di operatore aereo (COA) di Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), un vettore che aveva proseguito le sue attività senza essere stato debitamente certificato dalle autorità competenti delle Filippine.
- (54) Il 21 aprile 2010 il vettore aereo Interisland Airlines Inc., certificato dalla CAAP il 16 marzo 2010, ha registrato un incidente mortale nel quale è stato coinvolto un aeromobile presente sul suo COA, del tipo Antonov 12BP, con marca di immatricolazione UP-AN216. La CAAP, che ha svolto un'indagine sul caso dopo l'incidente, ha deciso il 23 aprile 2010 di revocare il COA di Interisland Airlines Inc, che ha quindi completamente cessato le sue attività. In base ai criteri comuni si stima pertanto che Interisland Airlines Inc. debba essere tolto dall'allegato A.
- (55) Il vettore Philippine Airlines, dietro sua richiesta, è stato ascoltato il 22 giugno 2010 dal comitato per la sicurezza aerea al quale ha riferito sugli ultimi progressi realizzati. Il vettore aereo ha confermato di essere stato sottoposto ad un audit approfondito ai fini di una nuova certificazione da parte della CAAP, che tutte le azioni correttive erano state portate felicemente a termine e che il 17 giugno 2010 era stato rilasciato un nuovo COA. Tuttavia, dal momento che il processo di ricertificazione si era concluso da poco e che gli elementi di prova corrispondenti erano stati presentati tardivamente, non

è stato possibile verificare la situazione sul posto come previsto.

- (56) Il vettore Cebu Pacific Airlines, dietro sua richiesta, è stato ascoltato il 22 giugno 2010 dal comitato per la sicurezza aerea al quale ha riferito sugli ultimi progressi realizzati. Il vettore aereo ha confermato di essere stato sottoposto ad un audit approfondito ai fini di una nuova certificazione da parte della CAAP e che le necessarie azioni correttive erano in corso; molti di questi dossier sono ancora aperti, anche se il 7 giugno 2010 è stato già rilasciato un nuovo COA, accompagnato da restrizioni operative che escludono il trasporto di merci pericolose e gli avvicinamenti di precisione in CAT II per la flotta degli ATR-72. Tuttavia la presentazione tardiva degli elementi di prova corrispondenti e l'esistenza di problemi ancora aperti non ha permesso di verificare la situazione sul posto come previsto.
- (57) Rimane irrisolto il grave problema di sicurezza che l'ICAO aveva notificato a tutti gli Stati parte della convenzione di Chicago dopo l'audit USOAP da essa effettuato nelle Filippine nell'ottobre 2009, riguardante la sorveglianza della sicurezza dei vettori titolari di licenze rilasciate nelle Filippine⁽²⁾. La CAAP ha fatto sapere di aver presentato all'ICAO un piano d'azione globale per porre rimedio alle carenze individuate da questa organizzazione. Tuttavia non ha trasmesso questo piano di azione correttivo e la valutazione dell'ICAO al riguardo. La CAAP ha inoltre fatto sapere che le Filippine non saranno in grado di chiedere una revisione della loro attuale classificazione presso la US FAA prima dell'ultimo trimestre 2010.
- (58) La Commissione riconosce gli sforzi compiuti dalle autorità competenti per riformare il sistema dell'aviazione civile nelle Filippine. Tuttavia, in attesa dell'attuazione effettiva di azioni correttive adeguate dirette a porre rimedio alle carenze individuate dalla US FAA e dalla ICAO, si stima che le autorità competenti delle Filippine in questa fase non siano ancora in grado di attuare e di far rispettare efficacemente le pertinenti norme di sicurezza su tutti i vettori aerei posti sotto il loro controllo regolamentare. Pertanto, in base ai criteri comuni, si stima che tutti i vettori aerei certificati nelle Filippine, eccetto Interisland Airlines Inc, debbano restare nell'allegato A.
- (59) La Commissione è sempre disposta a sostenere gli sforzi delle Filippine, mediante una missione di valutazione da effettuare in stretta collaborazione con l'ICAO, con la partecipazione degli Stati membri e dell'Agenzia europea per l'aviazione civile, se possibile prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea, per verificare i progressi fatti dalla CAAP, anche per quanto riguarda le prestazioni dei vettori in materia di sicurezza.

⁽¹⁾ Considerando 74-87 del regolamento (CE) n. 273/2010 del 30 marzo 2010, GU L 84 del 31.3.2010, pag. 33.

⁽²⁾ Constatazione ICAO OPS/01.

Iran Air

- (60) Secondo quanto disposto dal regolamento (CE) n. 273/2010⁽¹⁾, la Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea e con il sostegno degli Stati membri, ha effettuato dal 29 maggio al 3 giugno 2010 una missione di valutazione della sicurezza nella Repubblica islamica dell'Iran per verificare se le misure annunciate dalle autorità competenti (CAO-IRI) e da Iran Air erano state attuate in modo soddisfacente.
- (61) Nel corso della visita, CAO-IRI ha potuto comprovare l'esistenza di un sistema di sorveglianza nel settore delle operazioni aeree rispondente agli intenti del documento 8335 dell'ICAO — *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (Manuale delle procedure di ispezione, di autorizzazione e di sorveglianza continua delle operazioni). L'autorità ha inoltre corretto un difetto precedentemente individuato nelle sue procedure di controllo adottando un sistema di classificazione delle constatazioni a tre livelli che permette il trattamento immediato dei problemi di sicurezza urgenti. Ha inoltre dimostrato di aver preso delle misure per affrontare i problemi di sicurezza connessi a vettori iraniani, in particolare Iran Air.
- (62) Tuttavia nel settore della navigabilità e della manutenzione erano evidenti molte carenze nella sorveglianza esercitata da CAO-IRI su Iran Air, tra cui la mancanza di un esame dettagliato dei programmi di manutenzione e della lista degli equipaggiamenti minimi, il che potrebbe impedire la rilevazione degli errori commessi dal vettore aereo.
- (63) Inoltre CAO-IRI non è stata in grado di fornire un elenco consolidato degli incidenti avvenuti nel corso di voli di Iran Air e quindi di valutare le prestazioni generali di questo vettore in materia di sicurezza. Tuttavia ha potuto dimostrare di aver svolto indagini approfondite su tutti gli incidenti rilevanti e di aver formulato raccomandazioni.
- (64) La missione di verifica ha permesso di constatare con quanto impegno CAO-IRI abbia puntato ad adottare tecniche moderne di gestione della sicurezza e di misurare i sensibili progressi compiuti negli ultimi sei mesi. L'équipe ha inoltre notato l'approccio aperto, cooperativo e costruttivo di CAO-IRI nell'affrontare le carenze individuate nelle sue procedure.
- (65) Per quanto riguarda Iran Air, il rapporto evidenzia sensibili carenze nella gestione della navigabilità e della manutenzione. In particolare sono stati commessi errori di fondo nel programma di manutenzione, il che ha portato a omissioni rilevanti nei programmi relativi all'equipaggiamento di sicurezza nella flotta degli Airbus A-320 e nel cargo Boeing 747-200. Inoltre il sistema di manutenzione per la flotta degli Airbus A-320 non ha permesso di rettificare entro i termini indicati i punti rimandati a tempi successivi. Nella flotta degli Airbus A-320, poi, non era assicurato alcun monitoraggio dei dati di volo e il tasso di raccolta dei dati per le altre flotte era molto basso. Dal rapporto risulta infine che la compagnia non riesce a svolgere i compiti essenziali per quanto riguarda il mantenimento della navigabilità dei suoi aeromobili. Ciò è particolarmente evidente nella gestione degli apparecchi Airbus A320 e Boeing 727 e 747.
- (66) Il rapporto rileva tuttavia chiari miglioramenti nel sistema di gestione della qualità e nei processi di gestione della sicurezza di Iran Air, in particolare per quanto riguarda l'utilizzazione della metodologia LOSA (Line Oriented Safety Audits) e la costituzione di un «alto consiglio per la sicurezza», presieduto dall'amministratore delegato, incaricato del coordinamento e della supervisione delle attività dirette ad attuare rigorose norme di sicurezza nei servizi operativi. Prende atto altresì dell'approccio aperto e cooperativo seguito per risolvere le carenze individuate in materia di sicurezza e della volontà del vettore aereo di adottare tecniche moderne di gestione della sicurezza.
- (67) Iran Air ha esposto le sue posizioni al comitato per la sicurezza aerea e ha descritto nei dettagli un piano di azione correttivo diretto a dare seguito alle osservazioni fatte durante la missione in loco.
- (68) I risultati delle ispezioni a terra svolte dagli Stati membri nell'ambito del programma SAFA negli ultimi 14 mesi mostrano un miglioramento costante delle prestazioni; tuttavia i risultati relativi all'aeromobile A-320 sono sensibilmente peggiori di quelli di altri aeromobili di questo vettore aereo.
- (69) Tenuto conto delle carenze constatate per quanto riguarda il mantenimento dell'aeronavigabilità e la manutenzione e tenuto conto altresì dei risultati delle ispezioni SAFA si stima che, in base ai criteri comuni, tutti gli aeromobili del tipo A-320, Boeing B-727, B-747 serie -100, Boeing B-747 serie -200 e Boeing B-747-SP presenti nel COA del vettore aereo non debbano essere autorizzati ad operare all'interno dell'Unione europea e che pertanto detti aeromobili debbano essere inseriti nell'allegato B. Il vettore aereo deve essere autorizzato a volare nell'Unione europea a condizione che le sue attività siano strettamente limitate al livello attuale (frequenze e destinazioni) con gli aeromobili autorizzati sulla base dell'allegato B.
- (70) La Commissione continuerà a seguire da vicino le prestazioni di Iran Air. Tuttavia, tenuto conto della situazione attuale per quanto riguarda la sorveglianza esercitata dalle autorità iraniane competenti, il comitato per la sicurezza aerea invita pressantemente la Commissione a intensificare le sue consultazioni con dette autorità al fine di trovare soluzioni durevoli alle carenze constatate e la Commissione chiede a CAO-IRI di trasmettere relazioni mensili sulla verifica dell'attuazione del piano d'azione correttivo e di fornire informazioni su tutte le attività di sorveglianza nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità, della manutenzione e dell'esercizio svolte da CAO-IRI nei confronti di Iran Air.

⁽¹⁾ Considerando 49 del regolamento (CE) n. 273/2010 del 30 marzo 2010, GU L 84, 31.3.2010, pag. 29.

(71) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte di Iran Air delle norme di sicurezza applicabili dando la priorità alle ispezioni a terra da effettuare su aeromobili di questo vettore secondo quanto disposto dal regolamento (CE) n. 351/2008.

Vettori aerei della Federazione russa

(72) Le autorità competenti della Federazione russa hanno fatto sapere al comitato per la sicurezza aerea, nella riunione del 22 giugno 2010, di aver preso una serie di misure dirette a rafforzare la sorveglianza su alcuni vettori aerei, facendo seguito alle informazioni ricevute il 6 maggio dalla Commissione riguardo al numero crescente di problemi evidenziati durante i controlli a terra e aventi un impatto sulla sicurezza.

(73) In particolare hanno comunicato che a seguito di una loro decisione il vettore aereo YAK Service a partire dal 18 maggio 2010 non era più autorizzato a operare nello spazio aereo degli Stati ECAC. Nel caso però che non venga garantito il rispetto di questa decisione la Commissione si riserva il diritto di prendere appropriate misure nei confronti del suddetto vettore, secondo quanto stabilito dal regolamento (CE) n. 2111/2005.

(74) Come nei precedenti aggiornamenti del regolamento (CE) n. 474/2006, le autorità competenti della Federazione russa hanno inoltre informato il comitato per la sicurezza aerea del fatto che, nell'ambito del processo di sorveglianza continua dell'aeronavigabilità degli aeromobili presenti nel loro registro, avevano modificato la loro decisione del 25 aprile 2008, con la quale venivano esclusi dalle attività di volo nell'Unione europea gli aeromobili presenti sul COA di 13 vettori aerei russi. Questi aeromobili non erano equipaggiati per effettuare voli internazionali secondo le norme dell'ICAO (non erano dotati in particolare del dispositivo TAWS/E-GPWS) e/o il loro certificato di aeronavigabilità era scaduto e/o non era stato rinnovato. Il comitato per la sicurezza aerea ha dunque ricevuto un elenco di tutti gli aeromobili utilizzati su COA in Russia, con l'indicazione dell'equipaggiamento di cui sono dotati. Sulla base di queste informazioni i seguenti aeromobili sono esclusi dalle operazioni in entrata, all'interno e in uscita dall'Unione europea, perché non sono dotati dell'equipaggiamento richiesto dall'allegato 6 dell'ICAO:

- a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363.
- b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 e RA-85682; questi due aeromobili sono entrambi operati da altri vettori aerei certificati nella Federazione russa.
- c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 e RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 e RA-88300; Yak-42D: RA-42437; tutti (22) gli elicotteri Kamov Ka-

26 (immatricolazione sconosciuta); tutti (49) gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti (11) gli elicotteri Mi-171 (immatricolazione sconosciuta); tutti (8) gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti (1) gli elicotteri EC-120B: RA-04116.

- d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 e RA-85457.
- e) Krasnoyarsky Airlines: l'aeromobile del tipo TU-154M RA-85682 precedentemente su COA di Krasnoyarsky Airlines, revocato nel 2009, è attualmente operato da un altro vettore aereo certificato nella Federazione russa.
- f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, e RA-42541.
- g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; tutti i TU-134 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli Antonov An-24 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli An-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta).
- h) Siberia Airlines: Tupolev – nessun aeromobile.
- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; tutti i Tupolev TU-134A compresi: RA-65065 e RA-65102; tutti gli Antonov AN-24RV compresi: RA-46625 e RA-47818; gli aeromobili del tipo AN24RV con marche di immatricolazione RA-46625 e RA-47818 sono attualmente operati da un altro vettore russo.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (gli aeromobili RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 e RA-85432 attualmente non sono operati per motivi finanziari).
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; tutti (25) i TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, e RA-65977; gli aeromobili RA-65143 e RA-65916 sono operati da un altro vettore russo; tutti (1) i TU-134B: RA-65726; tutti (10) gli Yakovlev Yak-40: RA-87348 (attualmente non operato per motivi finanziari), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 e RA-88280; tutti gli elicotteri Mil-26: (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mil-10: (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mil-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri AS-355 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri BO-105 (immatricolazione sconosciuta); gli aeromobili del tipo AN-24B: RA-46388, gli aeromobili RA-46267 e RA-47289 e gli aeromobili del tipo AN-24RV RA-46509, RA-46519 e RA-47800 sono operati da un altro vettore russo.

- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, gli aeromobili RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65555 sono operati da un altro vettore russo; Ilyushin IL-18: RA-75454 è operato da un altro vettore russo; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 e RA-88200 sono operati da un altro vettore russo.
- (75) Al fine di rafforzare la cooperazione con la Commissione e gli Stati membri, il comitato per la sicurezza aerea ha chiesto alle autorità competenti della Federazione russa di nominare un punto di contatto centrale per tutte le comunicazioni con i membri del comitato per la sicurezza aerea su questioni relative ai risultati delle ispezioni a terra di cui sono stati oggetto vettori aerei russi in aeroporti dell'UE e vettori aerei dell'UE in aeroporti della Federazione russa e di adoperarsi per una maggiore trasparenza praticando lo scambio di dati sulla sicurezza.
- (76) Inoltre, nel quadro di una cooperazione rafforzata e nell'intento di garantire la certezza giuridica e la corretta applicazione delle misure prese per escludere vettori aerei e aeromobili non conformi alle norme pertinenti in materia di sicurezza, è stato concordato che prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea le autorità competenti della Federazione russa riesamineranno insieme alla Commissione e agli Stati membri la decisione congiunta della Commissione europea e delle suddette autorità del 24 aprile 2008. Il comitato per la sicurezza aerea ha accettato di valutare nella prossima riunione i progressi fatti e se del caso di chiedere alla Commissione di presentare le misure necessarie nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (77) Gli Stati membri continueranno nel frattempo a verificare l'effettiva osservanza delle norme di sicurezza pertinenti dando la priorità alle ispezioni a terra, da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008, al fine di garantire che il nu-

mero di ispezioni effettuate sui vettori aerei russi sia incrementato, in modo che possa servire come base per una nuova valutazione delle loro prestazioni nel corso della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea, nel novembre 2010.

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

- (78) A tutt'oggi, nonostante le richieste specifiche inoltrate, la Commissione non ha avuto alcuna prova della piena attuazione di adeguate azioni correttive da parte degli altri vettori aerei inclusi nell'elenco dell'UE aggiornato il 30 marzo 2010, né da parte delle autorità responsabili della supervisione 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.
- (79) 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.

Fatto a Bruxelles, il 5 luglio 2010.

*Per la Commissione,
a nome del presidente
Dacian CIOLOȘ
Membro della Commissione*

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO TOTALE NEL TERRITORIO DELL'UE ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regno di Cambogia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
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:			Repubblica d'Angola
AEROJET	015	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	004	DCD	Repubblica d'Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	003	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ALADA	005	RAD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	011	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
PHA	019	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
RUI & CONCEICAO	012	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SAL	013	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SERVISAIR	018	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	014	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:		—	Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin

⁽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 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 aereo
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	n.p.	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Sconosciuto	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.	COB	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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della supervisione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Congo
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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (RDC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:		—	Repubblica democratica del Congo (RDC)
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	Sconosciuto	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)

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 aereo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	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)
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)
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)
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)

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 aereo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/ TVC/049/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della supervisione delle norme, compresi i seguenti:			Gibuti
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
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 TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica d'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia e Metro Batavia compresi i seguenti:			Repubblica d'Indonesia
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
CARDIG AIR	121-013	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 aereo
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
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica d'Indonesia
SAMPOERNA 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
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

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 aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakistan responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, ripresa nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakistan
AERO AIR COMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AEROPRAKT KZ	Sconosciuto	APK	Repubblica del Kazakistan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
AIR DIVISION OF EKA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR FLAMINGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Sconosciuto	AKS	Repubblica del Kazakistan
ALMATY AVIATION	Sconosciuto	LMT	Repubblica del Kazakistan
ARKHABAY	Sconosciuto	KEK	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Repubblica del Kazakistan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Repubblica del Kazakistan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Repubblica del Kazakistan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Repubblica del Kazakistan
AVIA-JAYNAR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BEYBARS AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Repubblica del Kazakistan
BERKUT KZ	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Repubblica del Kazakistan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Repubblica del Kazakistan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Repubblica del Kazakistan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Repubblica del Kazakistan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Sconosciuto	KZE	Repubblica del Kazakistan
FENIX	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Repubblica del Kazakistan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Repubblica del Kazakistan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	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 aereo
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Repubblica del Kazakistan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Repubblica del Kazakistan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRWEST	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIA	Sconosciuto	KKA	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIASPAS	Sconosciuto	KZS	Repubblica del Kazakistan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Repubblica del Kazakistan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Repubblica del Kazakistan
NAVIGATOR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Sconosciuto	KOV	Repubblica del Kazakistan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SALEM AIRCOMPANY	Sconosciuto	KKS	Repubblica del Kazakistan
SAMAL AIR	Sconosciuto	SAV	Repubblica del Kazakistan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Repubblica del Kazakistan
SEMEYAVIA	Sconosciuto	SMK	Repubblica del Kazakistan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Repubblica del Kazakistan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Repubblica del Kazakistan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Repubblica del Kazakistan
SKYSERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
TYAN SHAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Sconosciuto	JTU	Repubblica del Kazakistan
ZHERSU AVIA	Sconosciuto	RZU	Repubblica del Kazakistan
ZHEKAZGANAIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica di Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica di Kirghizistan
ASIAN AIR	Sconosciuto	AAZ	Repubblica di Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica di 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 aereo
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Repubblica di Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica di Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica di Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Repubblica di Kirghizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Repubblica di Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica di Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica di Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica di Kirghizistan
KYRGYZSTAN AIRLINE	Sconosciuto	KGA	Repubblica di Kirghizistan
MAX AVIA	33	MAI	Repubblica di Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Repubblica di Kirghizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Repubblica di Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica di Kirghizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Repubblica di Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica di Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica di Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme		—	Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG ripresi nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica del Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Repubblica del Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica del Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica del Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Repubblica del Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica del Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica delle Filippine
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Sconosciuto	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 aereo
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	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
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
ISLAND AVIATION	2009009	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	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.	4AN2002002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Sconosciuto	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 aereo
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Sconosciuto	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	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di São Tomé e Príncipe responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	São Tomé e Príncipe
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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme			Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
AERO AIR COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
MARSLAND COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ATTICO AIRLINES	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ALMAJARA AVIATION	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
BADER AIRLINES	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Zambia
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 ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	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		DPRK	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Tu- 204	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Repubblica del Gabon	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 del Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	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)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoros	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Comoros
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B-767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica del Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo A300, 8 aeromobili del tipo A310, 1 aeromobile B737	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	Repubblica islamica dell'Iran

⁽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 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 aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL601; 1 aeromobile del tipo HS-125-800	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica del Gabon Repubblica del Sudafrica
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 3 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-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Repubblica d'Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucraina	L'intera flotta tranne un aeromobile del tipo MD-83	L'intera flotta, tranne: UR-CFF	Ucraina

(¹) Afrijet è autorizzata a impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.

(²) Air Astana è autorizzato ad impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.

(³) Gabon Airlines è autorizzata a impiegare unicamente l'aeromobile indicato per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.

(⁴) Iran air può operare solo con destinazione Unione europea utilizzando l'aeromobile indicato alle condizioni stabilite al considerando 69 del presente regolamento.