

## REGOLAMENTO (CE) N. 298/2009 DELLA COMMISSIONE

dell'8 aprile 2009

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 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<sup>(1)</sup>, 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<sup>(2)</sup>.
- (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, laddove 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 della Comunità 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 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile<sup>(3)</sup>.

(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) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

**Vettori aerei comunitari**

- (7) In base alle informazioni ottenute attraverso i controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei comunitari, nonché tramite ispezioni e audit effettuati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato alcune misure di intervento. Essi hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito a queste misure: le autorità competenti della Svezia hanno revocato il certificato di operatore aereo (COA) del vettore Nordic Regional e sospeso quelli dei vettori Fly Excellent e Aero Syncro; le autorità competenti della Spagna hanno revocato il COA del vettore Bravo Airlines e la sua licenza di esercizio; le autorità competenti del Portogallo hanno revocato la sospensione del COA del vettore Luzair il 22 gennaio 2009 dopo aver accertato la completa attuazione delle azioni correttive da parte di questo vettore; le autorità competenti della Grecia hanno revocato la sospensione del COA del vettore Hellenic Imperial Airways il 18 dicembre 2008 dopo aver accertato la completa attuazione delle azioni correttive da parte di questo vettore e hanno sospeso, il 28 gennaio 2009, il COA del vettore Euroair Ltd in seguito a richiesta del medesimo vettore e alla sospensione dell'autorizzazione dell'organizzazione di gestione per il mantenimento dell'aeronavigabilità del vettore.

**Vettori aerei della Repubblica del Kazakistan***Starline KZ*

- (8) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Starline KZ certificato in Kazakistan. Tali carenze sono state individuate dalla Bulgaria nonché da altri Stati CEAC nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA<sup>(4)</sup>. Il ripetersi di tali casi di non conformità comprova il permanere di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza nelle aree dell'esercizio e della manutenzione.

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

<sup>(2)</sup> GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.

<sup>(3)</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

<sup>(4)</sup> DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

- (9) Starline KZ non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolta dall'autorità dell'aviazione civile della Bulgaria concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dimostrando mancanza di comunicazione, come dimostra l'assenza di un'adeguata risposta alla corrispondenza proveniente dal citato Stato membro. Starline KZ si è dimostrato incapace di porre rimedio alle suddette carenze in materia di sicurezza che permangono irrisolte.
- (10) La Commissione, in considerazione delle summenzionate carenze, il 27 gennaio 2009 ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di Starline KZ e chiedendo, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005, chiarimenti sulle iniziative intraprese dalle autorità competenti nonché dal vettore per porre rimedio alle carenze in oggetto.
- (11) Le suddette autorità non hanno risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta della Commissione concernente la sorveglianza in materia di sicurezza su Starline KZ, in quanto entro il termine stabilito la Commissione non ha ricevuto le informazioni richieste, in particolare il COA del vettore assieme alle specifiche operative complete, nonché le restrizioni e i requisiti operativi connessi.
- (12) Starline KZ ha chiesto di poter esprimersi presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove è stato sentito il 24 marzo 2009. L'audizione, però, non ha fornito prove sufficienti di un'attuazione soddisfacente delle azioni correttive. Nel corso dell'audizione le autorità competenti del Kazakistan hanno presentato alla Commissione la propria decisione del 4 febbraio 2009 di escludere dalle attività di Starline KZ lo spazio aereo europeo.
- (13) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Starline KZ non soddisfi le pertinenti norme di sicurezza e debba pertanto essere incluso nell'elenco di cui all'allegato A.
- East Wing*
- (14) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore East Wing certificato in Kazakistan. Tali carenze sono state individuate dalla Francia e dalla Romania nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(1)</sup>. Il ripetersi di tali esiti delle ispezioni dimostra il permanere di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza.
- (15) East Wing non ha adeguatamente risposto ad una richiesta d'informazioni rivolta dall'autorità dell'aviazione civile della Francia concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di comunicazione, come dimostra l'assenza di un'adeguata risposta alla corrispondenza proveniente dal citato Stato membro. East Wing si è dimostrato incapace di porre rimedio alle
- suddette carenze in materia di sicurezza che permangono irrisolte.
- (16) La Commissione, in considerazione delle summenzionate carenze, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di East Wing e chiedendo chiarimenti sulle iniziative intraprese dalle autorità competenti nonché dal vettore per porre rimedio alle carenze in oggetto.
- (17) È stato comprovato che East Wing ha assorbito le attività del vettore GST Aero, vettore che è stato inserito nell'elenco di cui all'allegato A il 22 marzo 2006 <sup>(2)</sup> e che è stato ritirato dopo che le autorità competenti del Kazakistan hanno informato la Commissione del ritiro del COA nel marzo 2007 <sup>(3)</sup>.
- (18) Le autorità competenti del Kazakistan hanno comunicato di aver escluso, il 4 febbraio 2009, dalle attività di East Wing lo spazio aereo europeo. Le suddette autorità, tuttavia, non hanno risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta della Commissione concernente la sorveglianza in materia di sicurezza su East Wing, non comunicando la documentazione appropriata concernente il COA del vettore assieme alle specifiche operative complete, nonché le restrizioni e i requisiti operativi connessi.
- (19) East Wing ha chiesto di poter esprimersi presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove è stato sentito il 24 marzo 2009. L'audizione, però, non ha fornito prove sufficienti di un'attuazione soddisfacente delle azioni correttive e ha rivelato che il vettore non è al corrente delle limitazioni imposte alle sue attività nello spazio aereo europeo. Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che East Wing non soddisfi le pertinenti norme di sicurezza e debba pertanto essere incluso nell'elenco di cui all'allegato A.
- ATMA Airlines*
- (20) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore ATMA Airlines certificato in Kazakistan. Tali carenze sono state individuate dalla Francia, dalla Germania, dalla Norvegia e dalla Turchia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(4)</sup>. Il ripetersi di tali esiti delle ispezioni dimostra il permanere di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza.
- (21) ATMA Airlines non ha risposto in modo adeguato ad una richiesta d'informazioni rivolta dall'autorità dell'aviazione civile della Germania e della Norvegia concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di comunicazione, come dimostrato dall'assenza di un'adeguata risposta alla corrispondenza proveniente dagli Stati summenzionati. ATMA Airlines si è dimostrato incapace di porre rimedio alle suddette carenze in materia di sicurezza che permangono irrisolte.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

<sup>(2)</sup> Considerandi 38-43 del regolamento (CE) n. 474/2006 del 22 marzo 2006, GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.

<sup>(3)</sup> Considerando 17 del regolamento (CE) n. 235/2007 del 5 marzo 2007, GU L 66 del 6.3.2007, pag. 3.

<sup>(4)</sup> LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

- (22) La Commissione, in considerazione delle summenzionate carenze, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di ATMA Airlines e chiedendo chiarimenti sulle iniziative intraprese dalle autorità competenti nonché dal vettore per porre rimedio alle carenze in oggetto.
- (23) Le autorità competenti del Kazakistan hanno comunicato di aver escluso, il 4 febbraio 2009, dalle attività di ATMA Airlines lo spazio aereo europeo. Le suddette autorità, tuttavia, non hanno risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta della Commissione concernente la sorveglianza in materia di sicurezza su ATMA Airlines, non comunicando la documentazione appropriata concernente il COA del vettore assieme alle specifiche operative complete, nonché le restrizioni e i requisiti operativi connessi.
- (24) ATMA Airlines ha chiesto di poter esprimersi presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove è stato sentito il 24 marzo 2009. L'audizione, però, non ha fornito prove sufficienti di un'attuazione soddisfacente delle azioni correttive.
- (25) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che ATMA Airlines non soddisfi le pertinenti norme di sicurezza e debba pertanto essere incluso nell'elenco di cui all'allegato A.
- Berkut Air*
- (26) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Berkut Air certificato in Kazakistan. Tali carenze sono state individuate dalla Francia e dalla Romania nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(1)</sup>. Il ripetersi di tali esiti delle ispezioni dimostra il permanere di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza.
- (27) Berkut Air non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolta dall'autorità dell'aviazione civile della Romania concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dimostrando mancanza di comunicazione, come dimostra l'assenza di un'adeguata risposta alla corrispondenza proveniente dal citato Stato membro. Berkut Air si è dimostrato incapace di porre rimedio alle suddette carenze in materia di sicurezza che permangono irrisolte.
- (28) La Commissione, in considerazione delle summenzionate carenze, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di Berkut Air e chiedendo chiarimenti sulle iniziative intraprese dalle autorità competenti nonché dal vettore per porre rimedio alle carenze in oggetto.
- (29) Le autorità competenti del Kazakistan hanno comunicato di aver sospeso, nel febbraio 2009, il COA di BEK Air, già Berkut Air. Le suddette autorità, tuttavia, non hanno risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni della Commissione concernente la sorveglianza in materia di sicurezza di Berkut Air, dando prova di mancanza di comunicazione, come dimostra la mancata comunicazione della documentazione che dimostra l'attuazione delle azioni correttive intraprese.
- (30) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Berkut Air non soddisfi le pertinenti norme di sicurezza e debba pertanto essere incluso nell'elenco di cui all'allegato A.
- Air Company Kokshetau*
- (31) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Air Company Kokshetau certificato in Kazakistan. Tali carenze sono state individuate dall'Italia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(2)</sup>. Tali carenze riguardano gli aeromobili del tipo IL-62 che non dispongono del dispositivo TAWS (E-GPWS), sono privi di cinture, non sono equipaggiati con maschere ad ossigeno per utilizzo immediato per volare sopra FL 250 e non hanno un sistema appropriato per illuminare il sentiero di evacuazione.
- (32) Air Company Kokshetau non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolta dall'autorità dell'aviazione civile dell'Italia in merito agli aspetti relativi alla sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di comunicazione giacché non ha dato una risposta adeguata alla corrispondenza proveniente dal suddetto Stato membro. Air Company Kokshetau si è dimostrato incapace di porre rimedio alle suddette carenze in materia di sicurezza che permangono irrisolte.
- (33) La Commissione, in considerazione delle summenzionate carenze, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di Air Company Kokshetau e chiedendo chiarimenti sulle iniziative intraprese dalle autorità competenti nonché dal vettore per porre rimedio alle carenze in oggetto.
- (34) Le autorità competenti del Kazakistan hanno informato la Commissione di aver deciso, il 13 febbraio 2009, di togliere gli aeromobili del tipo IL-62M con i numeri di serie di costruzione 1138234 e 1748445 dal COA di Air Company Kokshetau e che intendevano inoltre revocare, a decorrere dal 24 marzo, il COA di questo vettore in seguito al suo fallimento. Le suddette autorità, tuttavia, non hanno risposto in modo adeguato ad una richiesta d'informazioni della Commissione relativa alla trasmissione delle prove documentali sulla revoca del COA.

<sup>(1)</sup> RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

<sup>(2)</sup> ENAC-IT-2007-785.

(35) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Air Company Kokshetau non soddisfi le pertinenti norme di sicurezza e debba pertanto essere incluso nell'elenco di cui all'allegato A.

*Sayat Air*

(36) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Sayat Air certificato in Kazakistan. Tali carenze sono state individuate da uno Stato CEAC nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(1)</sup>. Tali carenze riguardano gli aeromobili del tipo IL-62 che non dispongono di a) dispositivo TAWS (E-GPWS), b) maschere ad ossigeno per utilizzo immediato per l'equipaggio, c) dispositivi di galleggiamento e d) sistema appropriato per illuminare il sentiero di evacuazione. Inoltre l'aeromobile veniva operato senza checklist di emergenza a bordo, con una banca dati per la navigazione scaduta da più di 2 anni e senza certificato di manutenzione a bordo.

(37) Sayat Air si è dimostrata incapace di porre rimedio alle suddette carenze in materia di sicurezza che permangono irrisolte.

(38) Le autorità competenti del Kazakistan non hanno risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni della Commissione concernente la sorveglianza in materia di sicurezza di Sayat Air, dando prova di mancanza di comunicazione, come dimostra l'assenza di un'adeguata risposta alla corrispondenza della Commissione.

(39) Le autorità competenti del Kazakistan non hanno esercitato una sorveglianza adeguata su questo vettore come prevedono i loro obblighi nell'ambito della Convenzione di Chicago.

(40) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Sayat Air non soddisfi le pertinenti norme di sicurezza e debba pertanto essere incluso nell'elenco di cui all'allegato A.

*Scat*

(41) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Scat certificato in Kazakistan. In particolare, l'aeromobile del tipo Yak-42, con marche di immatricolazione UP-Y4205, non dispone del dispositivo TAWS (E-GPWS) come richiesto dalle norme ICAO. Tali carenze sono state individuate da uno Stato CEAC nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(2)</sup>.

(42) La Commissione, in considerazione delle summenzionate carenze, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di

Scat e chiedendo chiarimenti sulle iniziative intraprese dalle autorità competenti nonché dal vettore per porre rimedio alle carenze in oggetto.

(43) Le autorità competenti del Kazakistan hanno fornito le prove di aver cancellato dal proprio registro aeronautico l'aeromobile del tipo Yak-42 on marche di immatricolazione UP-Y4205.

(44) Scat ha chiesto di poter essere sentito presso il Comitato per la sicurezza aerea dove, nell'audizione del 24 marzo 2009, ha confermato che il suddetto aeromobile non era più in esercizio.

(45) Alla luce di quanto precede la Commissione ritiene quindi che non siano necessarie ulteriori iniziative nei confronti di questo vettore.

*Sorveglianza globale in materia di sicurezza dei vettori aerei della Repubblica del Kazakistan*

(46) La Commissione ha richiamato l'attenzione delle competenti autorità del Kazakistan sul fatto che il monitoraggio delle prestazioni dei vettori aerei autorizzati in Kazakistan continua a dare risultati preoccupanti nel corso delle ispezioni a terra. Le competenti autorità del Kazakistan sono state invitate a fornire chiarimenti e ad adottare le necessarie misure, ove si rendano necessarie.

(47) Le autorità competenti del Kazakistan hanno comunicato una serie di misure di attuazione adottate nei confronti di un certo numero di vettori di questo paese. Le suddette autorità hanno comunicato di aver escluso, il 4 febbraio 2009, lo spazio aereo europeo dalle attività di Investavia, Skybus e Aytirau Aye Zholy. La Commissione intende aprire consultazioni urgenti con le autorità del Kazakistan e avvierà la procedura di cui all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005 in merito ai suddetti vettori.

(48) La Commissione chiede fermamente alle autorità competenti del Kazakistan di aumentare i loro sforzi diretti alla riforma del sistema dell'aviazione civile e rafforzare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori certificati in tale paese. La Commissione continuerà le consultazioni con queste autorità per valutare la situazione dei vettori del Kazakistan ed è pronta ad esaminare, assieme agli Stati membri, tutte le prove che verranno fornite tempestivamente a questo riguardo.

**Orient Thai Airlines e One-Two Go Airlines**

(49) In seguito all'incidente del volo One Two Go OG 269 avvenuto a Phuket il 16 settembre 2007, che ha causato 90 vittime, fra le quali molti passeggeri europei, e la perdita totale dell'aeromobile del tipo MD80, la Commissione ha avviato le consultazioni con le competenti autorità thailandesi responsabili della sorveglianza in materia di sicurezza di questo vettore.

<sup>(1)</sup> SDAT-2007-36.

<sup>(2)</sup> GDCA-2008-10.

- (50) La Commissione il 5 marzo 2009 ha inviato una lettera alle suddette autorità ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (51) Le autorità competenti della Thailandia (il ministero thailandese dell'aviazione civile — Thai DCA) hanno informato la Commissione che dalle indagini condotte dopo l'incidente è emerso che sia Orient Thai che la sua filiale One Two Go hanno violato la legge sulla navigazione aerea, in particolare falsificando i *Pilot Proficiency Checks* di nove piloti di questi due vettori. Di conseguenza, le autorità thailandesi hanno sospeso l'autorizzazione ad operare con l'aeromobile MD-80 di One Two Go e Orient Thai e hanno chiesto a questi due vettori di effettuare una serie di azioni correttive.
- (52) Il Thai DCA ha inoltre informato la Commissione di aver deciso, il 25 novembre 2008, di riattivare il COA di One Two Go. La società madre Orient Thai era già stata autorizzata a riprendere le proprie operazioni con l'aeromobile del tipo MD-80 il 7 ottobre 2008.
- (53) Un gruppo di esperti europei ha effettuato una missione conoscitiva in Thailandia, dal 10 al 13 marzo 2009, concentrata sulle aree delle attività di volo e delle licenze degli equipaggi, allo scopo di verificare l'effettiva attuazione da parte dei vettori aerei delle azioni correttive dirette a colmare le carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate dalle autorità competenti della Thailandia. Il gruppo di esperti ha potuto accertare che One Two Go non svolge direttamente attività di volo. One Two Go è responsabile solo della vendita dei voli che sono operati da Orient Thai nell'ambito di un contratto di wet-lease, nel quale One Two Go è il locatario e Orient Thai il locatore. Orient Thai fornisce l'aeromobile, l'equipaggio completo, la manutenzione e l'assicurazione a One Two Go. Tutto il personale che partecipa alle attività di Orient Thai per conto di One Two Go dipende da Orient Thai.
- (54) La relazione della missione conoscitiva indica inoltre che sono state adottate azioni correttive da parte del vettore Orient Thai, nonché dalle autorità competenti thailandesi per porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza individuate precedentemente. La Commissione continuerà a monitorare la situazione di Orient Thai sotto il profilo della sicurezza. A questo fine, le autorità thailandesi devono fornire alla Commissione, entro un termine non superiore a due mesi, tutte le informazioni necessarie concernenti l'efficienza delle suddette misure.
- (55) Il 19 marzo 2009, le autorità competenti thailandesi hanno informato la Commissione dell'intenzione di One Two Go di avviare attività di trasporto aereo entro il mese di luglio 2009. La relazione del gruppo di esperti UE riferisce che l'autorità thailandese per l'aviazione civile ha concesso a One Two Go il COA, nonostante la propria impossibilità di valutare correttamente la capacità della compagnia di effettuare un'attività aeronautica in sicurezza, in quanto tale vettore non ha mai presentato le prove documentali dettagliate, richieste dai regolamenti thailandesi di attuazione delle norme dell'ICAO. Le autorità thailandesi hanno inoltre annunciato la propria intenzione di revocare il COA di One Two Go il 29 marzo 2009; il vettore, tuttavia, continuerebbe ad affittare voli regolari di Orient Thai in virtù della sua licenza di operatore aereo.
- (56) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore One Two Go non soddisfi le pertinenti norme di sicurezza. Il vettore in questione deve quindi essere sottoposto a divieto operativo e incluso nell'elenco di cui all'allegato A.
- ### Vettori aerei della Repubblica del Benin
- (57) È stata comprovata l'incapacità delle autorità responsabili della sorveglianza dei vettori aerei autorizzati nel Benin di correggere le carenze in materia di sicurezza, come hanno dimostrato i risultati dell'audit effettuato nel marzo 2007 dall'ICAO, nell'ambito dell'*Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP). L'audit in questione ha evidenziato numerose gravi carenze per quanto riguarda la capacità delle autorità dell'aviazione civile del Benin di esercitare le proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza. L'80,22 % delle norme ICAO non erano rispettate al momento della verifica dell'ICAO. Nel caso di alcuni aspetti critici come la fornitura di personale tecnico qualificato, più del 98 % delle norme ICAO non veniva rispettato. Per quanto riguarda la risoluzione delle preoccupazioni in materia di sicurezza, più del 93 % delle norme ICAO non veniva effettivamente attuato.
- (58) È stata comprovata l'incapacità delle autorità competenti del Benin di correggere in modo efficace i risultati di non conformità riscontrati dall'ICAO, come dimostra il fatto che quest'ultima ritiene, nella sua relazione finale del dicembre 2007, che una gran parte delle azioni correttive proposte o attuate dalle suddette autorità in realtà non siano in grado di porre rimedio a tali carenze. Nell'area dell'esercizio degli aeromobili in particolare, il 50 % delle azioni proposte dal Benin non è stato considerato pienamente accettabile dall'ICAO.
- (59) La Commissione, alla luce della relazione finale dell'ICAO, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti del Benin, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività dei vettori aerei autorizzati nel paese e chiedendo chiarimenti in merito alle iniziative intraprese dalle autorità competenti del Benin per rispondere alle constatazioni e alle osservazioni dell'ICAO sull'accettabilità delle iniziative correttive adottate.
- (60) Nel corso dell'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea il 25 marzo 2009, le autorità competenti del Benin hanno osservato che l'attuazione delle azioni correttive, delle quali si attendeva la conclusione nel 2008, era stata in realtà rinviata all'agosto/dicembre 2009.

- (61) La documentazione presentata dalle autorità competenti del Benin dimostra che il COA rilasciato ai vettori certificati nel Benin non è conforme alle norme ICAO per i voli internazionali, il che conferma che le conclusioni cui è giunta l'ICAO non sono state ancora effettivamente affrontate. Una revisione della situazione dei COA e delle specifiche operative allegate dei vettori Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air e Trans Air Benin suscita gravi preoccupazioni. Il COA di Africa Airways non è stato trasmesso. Gli altri COA non menzionano i regolamenti applicabili utilizzati come base per la certificazione e l'area di esercizio permette di operare in tutto il mondo anche se le autorità competenti del Benin dichiarano che le attività di volo si limitano al Benin e/o alla sottoregione. Inoltre, le attività di Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair and Trans Air Benin sembrano limitarsi alle norme per il volo a vista, che non sarebbero sufficienti per operare in condizioni di sicurezza in Europa e non comprendono le autorizzazioni specifiche necessarie RVSM, RNAV e RNP, come sarebbe necessario per la navigazione nello spazio aereo europeo. Le autorità competenti del Benin hanno dichiarato di aver limitato la validità del COA a 6 mesi e che intendono chiarire rapidamente la situazione. La Commissione ritiene che, in attesa della prevista ricertificazione di questi vettori in piena conformità alle norme ICAO, sulla base dei criteri comuni, essi dovrebbero essere sottoposti a un divieto operativo e quindi inclusi nell'elenco di cui all'allegato A.
- (62) Il vettore Alafia JET ha chiesto di essere sentito dal Comitato per la sicurezza aerea; esso ha potuto presentare le proprie argomentazioni al suddetto comitato il 24 marzo 2009 e ha trasmesso della documentazione scritta concernente le proprie attività. Il vettore, nel corso della presentazione, ha dichiarato di operare nell'Unione europea esclusivamente voli su richiesta per interventi medici di emergenza e ha fornito informazioni su una serie di iniziative che ha intrapreso per rispondere alle carenze individuate dalla Francia nel corso delle ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(1)</sup>. Tuttavia, la ripetuta individuazione di notevoli carenze in materia di sicurezza nel corso delle ispezioni a terra sugli aeromobili operati nella Comunità dimostra che sussistono carenze sistemiche in materia di sicurezza che colpiscono l'attività di tale vettore. Le azioni intraprese dalla compagnia finora non sono state in grado di porre rimedio alle suddette carenze.
- (63) Tenendo conto delle numerose e ripetute carenze in materia di sicurezza individuate nel corso delle ispezioni a terra degli aeromobili operati da Alafia JET e dell'incapacità delle autorità competenti del Benin di esercitare in modo appropriato la sorveglianza dei vettori certificati nel Benin, la Commissione ritiene che non debba essere consentita la prosecuzione delle attività del vettore Alafia JET nella Comunità. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene quindi che Alafia JET debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.
- (64) La Commissione appoggia pienamente gli sforzi intrapresi dalle autorità competenti del Benin per migliorare la sorveglianza in materia di sicurezza dei suoi vettori e ritiene che l'importante donazione annunciata dalla Banca Mondiale a favore della Repubblica del Benin preparerà la strada verso importanti progressi nel rispetto delle norme dell'ICAO.

### Vettori aerei della Repubblica del Gabon

#### *Gabon Airlines*

- (65) Gabon Airlines è stata autorizzata nel luglio 2008 a operare nell'UE esclusivamente con l'aeromobile del tipo Boeing 767-200 recante marche di immatricolazione TR-LHP alle condizioni di cui al considerando 15 del regolamento (CE) n. 715/2008 <sup>(2)</sup>.
- (66) Da allora, sono state riscontrate comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Gabon Airlines certificato nel Gabon. Tali carenze sono state individuate dalla Francia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(3)</sup>.
- (67) Gabon Airlines, tuttavia, ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolta dall'autorità dell'aviazione civile della Francia concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività.
- (68) Gabon Airlines ha chiesto di poter esprimersi presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove è stato sentito il 25 marzo 2009. La Commissione ha preso atto del fatto che il vettore Gabon Airlines è stato sottoposto ad una verifica di ricertificazione da parte delle autorità competenti del Gabon nel febbraio 2009, che ha rivelato alcuni risultati di non conformità, per i quali non è stato ancora possibile dimostrare l'avvenuta idonea correzione. Le autorità competenti del Gabon hanno dichiarato che l'aeromobile è attualmente a terra per motivi di manutenzione di base e che esse intendono verificare la corretta soluzione delle carenze riscontrate prima che l'aeromobile con le marche di immatricolazione TR-LHP finisca per tornare in servizio.
- (69) Alla luce di quanto precede e sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Gabon Airlines debba restare nell'elenco dell'allegato B e che tale allegato debba essere corretto per rispecchiare la situazione dell'aeromobile con marche di immatricolazione TR-LHP e garantire che venga mantenuto l'attuale livello di esercizio nella Comunità.

#### *Afrijet*

- (70) Il vettore Afrijet, certificato in Gabon, è stato autorizzato nel luglio 2008 a operare nell'UE solo con un numero limitato di aeromobili del tipo Falcon 50 con marche di immatricolazione TR-LGV e TR-LGY, nonché con l'aeromobile del tipo Falcon 900 con marche di immatricolazione TR-AFJ, alle condizioni di cui al considerando 15 del regolamento (CE) n. 715/2008 <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 715/2008 del 24 luglio 2008, GU L 197 del 25.7.2008, pag.36.

<sup>(3)</sup> DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

<sup>(4)</sup> Regolamento (CE) n. 715/2008 del 24 luglio 2008, GU L 197 del 25.7.2008, pag.36.

- (71) Da allora, sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Afrijet. Tali carenze sono state individuate dalla Francia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(1)</sup>.
- (72) Afrijet, tuttavia, ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolta dall'autorità dell'aviazione civile della Francia concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività.
- (73) La Commissione ha preso atto del fatto che Afrijet è stata sottoposta ad una verifica di ricertificazione da parte delle autorità competenti del Gabon nel gennaio 2009. Dopo la verifica di chiusura di tutti i risultati derivanti dall'audit in questione, al vettore è stato rilasciato un nuovo COA nel febbraio 2009, che include un secondo aeromobile del tipo Falcon 900 con marche di immatricolazione TR-AFR.
- (74) Alla luce di quanto precede e sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Afrijet debba restare nell'elenco di cui all'allegato B e che tale allegato debba essere corretto per rispecchiare il cambiamento di COA e garantire che venga mantenuto l'attuale livello di esercizio nella Comunità.

#### **Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)**

- (75) Il vettore SN2AG ha chiesto di poter esprimersi presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove è stato sentito il 25 marzo 2009. La Commissione ha preso atto che questo vettore ha intrapreso un'ulteriore riorganizzazione e ha avviato una serie di azioni correttive per progredire nella conformità alle norme internazionali. La Commissione ha preso atto del fatto che SN2AG è stata sottoposta ad una verifica di ricertificazione da parte delle autorità competenti del Gabon nel febbraio 2009. Dopo la verifica di chiusura di tutti i risultati derivanti dall'audit in questione, al vettore è stato rilasciato un nuovo COA nel febbraio 2009.
- (76) È stato comprovato che determinati requisiti di sicurezza dell'ICAO non sono ancora stati soddisfatti. Ad esempio, al momento dell'audizione il vettore non aveva ancora effettuato il monitoraggio dei dati di volo previsto per l'aeromobile del tipo Fokker 28-0100 (Fokker 100).
- (77) È stata comprovata una mancanza di trasparenza e di comunicazione tempestiva da parte di SN2AG di fronte ad una richiesta d'informazioni da parte della Commissione. SN2AG ha dichiarato di non essere stato oggetto di relazioni che indicavano gravi carenze individuate nel corso di ispezioni a terra nell'ambito del programma *Safety Assessment of Foreign Aircraft* (SAFA), quando invece sono state individuate diverse carenze dalla Francia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(2)</sup>.

- (78) Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene quindi che SN2AG debba rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.

- (79) Nondimeno, la Commissione è pronta a riesaminare la situazione di questo vettore alla luce di eventuali nuovi sviluppi che dimostrino che le carenze riscontrate in materia di sicurezza sono state corrette.

#### *Sorveglianza globale in materia di sicurezza dei vettori aerei del Gabon*

- (80) La Commissione prende atto che la nuova autorità competente del Gabon («Agence Nationale de l'Aviation Civile», ANAC in appresso) istituita dalla Repubblica del Gabon nel luglio 2008 ha effettivamente iniziato la propria attività il 23 gennaio 2009. ANAC è all'inizio della propria crescita e sta attualmente raccogliendo le risorse finanziarie e assumendo il personale tecnico qualificato sufficienti per poter effettivamente adempiere alle proprie responsabilità nei confronti dell'ICAO.
- (81) La Commissione ha richiamato l'attenzione delle competenti autorità del Gabon sul fatto che, nonostante l'incremento nelle attività di sorveglianza di queste autorità, il monitoraggio delle prestazioni dei vettori aerei autorizzati in Gabon ha continuato a dare risultati preoccupanti nel corso delle ispezioni a terra. Le competenti autorità del Gabon sono state invitate a fornire chiarimenti e ad adottare le necessarie misure, ove ciò sia opportuno.

- (82) La Commissione incoraggia gli sforzi intrapresi dalle competenti autorità del Gabon per riformare il sistema dell'aviazione civile e in particolare la ricertificazione in atto di tutti i vettori allo scopo di garantire la piena conformità alle norme di sicurezza dell'ICAO. La Commissione è disposta a prendere in considerazione una visita in loco, al momento opportuno, per verificare i progressi effettivamente compiuti.

#### **Vettori aerei dell'Ucraina**

##### *Motor Sich JSC Airlines*

- (83) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Motor Sich certificato in Ucraina. Tali carenze sono state individuate dalla Francia e da uno Stato CEAC (Turchia) nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(3)</sup>. Il ripetersi di tali esiti delle ispezioni dimostra il permanere di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza.
- (84) Le autorità competenti della Turchia hanno deciso, il 27 novembre 2008, di imporre un divieto operativo immediato a questo vettore.
- (85) Motor Sich ha risposto alle richieste di informazioni della autorità turca dell'aviazione civile comunicando la propria decisione di interrompere l'esercizio degli aeromobili del tipo AN-24 verso questo Stato, cosa che è stata fatta.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.

<sup>(2)</sup> DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.

<sup>(3)</sup> DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-512.

- (86) Motor Sich ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivolta dall'autorità dell'aviazione civile della Francia indicando quali azioni correttive sono state prese dalla compagnia in seguito all'ispezione a terra effettuata il 12 marzo 2008 in Francia. Tale risposta, tuttavia, si è rivelata inadeguata in quanto il vettore non ha presentato la relativa documentazione di prova.
- (87) La Commissione è stata informata dalle autorità competenti della Turchia che, in seguito ad un'ispezione effettuata senza preavviso, le autorità competenti ucraine hanno deciso di revocare il certificato di operatore aereo di questo vettore. Le suddette autorità hanno deciso successivamente di autorizzare la prosecuzione delle attività di Motor Sich in questo paese con alcune limitazioni per quanto riguarda l'esercizio degli aeromobili AN-24.
- (88) Le autorità competenti dell'Ucraina, il 16 marzo 2009, hanno risposto ad una richiesta d'informazioni della Commissione concernente la sorveglianza in materia di sicurezza di Motor Sich, indicando che il COA del vettore è stato revocato il 22 gennaio e che, in seguito al completamento delle azioni correttive da parte del suddetto vettore, l'amministrazione statale per l'aviazione ne ha autorizzato la prosecuzione delle attività con l'eccezione dell'aeromobile del tipo AN-24. Non sono state indicate date relative al rilascio di un COA con delle limitazioni né sono state fornite prove di un'ispezione presso la compagnia per verificare che i pertinenti requisiti in materia di sicurezza vengano soddisfatti per ogni parte della flotta. Infine, secondo la summenzionata comunicazione dell'amministrazione statale dell'aviazione, queste autorità hanno rinnovato il COA consentendo al vettore di operare con l'AN-24 dopo aver effettuato delle ispezioni che hanno dato risultato positivo dimostrando che il vettore ha eliminato le carenze riscontrate su questo aeromobile.
- (89) Le informazioni contenute nella suddetta corrispondenza non vengono considerate una risposta adeguata in quanto le informazioni in essa trasmesse non corrispondono alle informazioni trasmesse dalle autorità competenti dell'Ucraina il 2 febbraio 2009, in base alle quali il COA di Motor Sich Airlines è stato rilasciato l'8 novembre 2008 con validità fino all'8 novembre 2010 e le specifiche operative sono state rilasciate il 23 dicembre 2008 con validità fino all'8 novembre 2010.
- (90) Motor Sich ha chiesto di poter esprimersi presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove è stato sentito il 24 marzo 2009. Nel corso della presentazione presso il comitato per la sicurezza aerea, Motor Sich si è dimostrato incapace di affrontare le carenze in materia di sicurezza individuate a causa di una mancanza di trasparenza e di adeguata comunicazione per quanto riguarda le sue attività nella Comunità.
- (91) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che le autorità competenti dell'Ucraina si siano dimostrate incapaci di esercitare una sorveglianza sulle attività di questo vettore come prevedono i loro obblighi nell'ambito della Convenzione di Chicago.
- (92) Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore Motor Sich non sia stato in grado di adottare tutte le misure richieste per conformarsi alle pertinenti norme di sicurezza e debba pertanto essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.
- Ukraine Cargo Airways*
- (93) Il vettore Ukraine Cargo Airways (UCA) ha chiesto di essere sentito dalla Commissione e dal Comitato per la sicurezza aerea, cosa che è avvenuta il 24 marzo 2009.
- (94) Sulla base della documentazione presentata dalla compagnia alla Commissione il 16 marzo 2009 è stato dimostrato che questo vettore ha intrapreso delle iniziative per correggere le carenze individuate precedentemente sul suo aeromobile operato nella Comunità. Secondo le informazioni presentate dalla compagnia, UCA è stato sottoposto ad un audit dell'amministrazione statale dell'aviazione dell'Ucraina nel novembre 2008. In seguito a tale audit il suo COA è stato rinnovato per un periodo di due anni fino al novembre 2010. La Commissione, tuttavia, non ha ricevuto informazioni dalle autorità competenti dell'Ucraina in merito all'audit da esse effettuato e ai suoi risultati prima del rinnovo del COA del vettore.
- (95) Inoltre, il vettore ha dichiarato nella sua presentazione alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea di aver ricevuto conferma scritta da vari Stati membri che le carenze in materia di sicurezza riscontrate dalle autorità di ispezione di questi Stati membri erano state adeguatamente corrette da parte di UCA. Tuttavia, con l'eccezione di uno Stato membro in relazione all'esercizio di un aeromobile del tipo AN-12 che è stato rimosso dal COA, le dichiarazioni di UCA non sono state confermate dagli altri Stati membri interessati.
- (96) La Commissione ritiene che per poter valutare pienamente la capacità del vettore di mettere in atto un piano adeguato di azioni correttive e attuarlo pienamente sia necessario effettuare una visita in loco. Sfortunatamente tale visita non ha potuto aver luogo prima della riunione del comitato per la sicurezza aerea il 24 marzo 2009 a causa della mancanza di cooperazione delle autorità competenti dell'Ucraina. Nel corso della riunione del comitato per la sicurezza aerea del 24 marzo 2009, l'amministrazione statale dell'aviazione ha manifestato la propria volontà di ricevere la visita della Commissione e degli Stati membri. La Commissione deciderà un'eventuale modifica del divieto operativo imposto al vettore sulla base delle prove nel corso di questa futura visita.
- (97) Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che, per il momento, il vettore in questione non debba essere cancellato dall'elenco di cui all'allegato A.
- Ukrainian Mediterranean Airlines*
- (98) Il vettore Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) ha chiesto di essere sentito dalla Commissione e dal Comitato per la sicurezza aerea, cosa che è avvenuta il 24 marzo 2009.

- (99) La documentazione presentata dalla compagnia alla Commissione il 16 ottobre 2008, dimostra che questo vettore ha intrapreso delle iniziative per correggere le carenze individuate precedentemente sul suo aeromobile operato nella Comunità.
- (100) Le autorità competenti dell'Ucraina, il 5 novembre 2008, hanno inviato una lettera alla Commissione nella quale si dichiara che la validità del COA del vettore in questione è stata prorogata fino al 15 dicembre 2008, in attesa del completamento della procedura per il rinnovo, dopo tale data, per un periodo di due anni fino al 15 dicembre 2010. Unitamente alla suddetta lettera tali autorità hanno trasmesso anche un documento che contiene l'atto di certificazione di UMAir che segue l'audit effettuato il 31 ottobre 2008. Tuttavia, né il vettore né le autorità competenti dell'Ucraina hanno presentato la relazione di audit per il rilascio del COA del vettore.
- (101) Inoltre, il vettore ha dichiarato nella sua presentazione alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea di aver attuato le misure necessarie per risolvere tutte le carenze in materia di sicurezza che hanno portato all'imposizione del bando operativo nel settembre 2007.
- (102) La Commissione ritiene che per poter valutare pienamente la capacità del vettore di mettere in atto un piano adeguato di azioni correttive e attuarlo pienamente sia necessario effettuare una visita in loco. Sfortunatamente tale visita non ha potuto aver luogo prima della riunione del comitato per la sicurezza aerea il 24 marzo 2009 a causa della mancanza di cooperazione delle autorità competenti dell'Ucraina. Nel corso della riunione del comitato per la sicurezza aerea del 24 marzo 2009, l'amministrazione statale dell'aviazione ha manifestato la propria volontà di ricevere la visita della Commissione e degli Stati membri. La Commissione deciderà un'eventuale modifica del divieto operativo imposto al vettore sulla base delle prove raccolte nel corso di questa visita.
- (103) Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che, per il momento, il vettore in questione non debba essere cancellato dall'elenco di cui all'allegato A.

*Sorveglianza globale in materia di sicurezza dei vettori aerei dell'Ucraina*

- (104) La Commissione ha richiamato l'attenzione delle competenti autorità dell'Ucraina sul fatto che, nonostante l'incremento delle attività di sorveglianza di queste autorità, il monitoraggio delle prestazioni dei vettori aerei autorizzati in Ucraina ha continuato a dare risultati preoccupanti nel corso delle ispezioni a terra. Nel corso della riunione del comitato per la sicurezza aerea, svoltasi nel novembre 2008, le competenti autorità dell'Ucraina sono state invitate a fornire chiarimenti e ad adottare le necessarie misure. Inoltre, le suddette autorità hanno accettato di sottoporsi ad una valutazione in materia di sicurezza che verrà organizzata dalla Commissione di concerto con gli Stati membri. L'amministrazione statale dell'aviazione, tuttavia non ha presentato alla Commissione la relazione sull'applicazione del piano di azione correttivo predisposto per migliorare e rafforzare l'eserci-

zio della sorveglianza in materia di sicurezza aerea in Ucraina, che deve essere presentato con scadenza trimestrale ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2008 <sup>(1)</sup>.

- (105) Inoltre, le suddette autorità competenti hanno dato prova di mancanza di cooperazione nella preparazione dell'esercizio di valutazione in questione, come dimostrato dalla mancata trasmissione della documentazione richiesta in materia di aeronavigabilità e dalla mancata accettazione del programma di visite proposto dalla Commissione. Di conseguenza, la Commissione ha dovuto annullare la visita di valutazione in materia di sicurezza che era stata prevista dal 9 al 13 febbraio 2009.
- (106) La Commissione prende atto delle dichiarazioni di disponibilità delle autorità competenti dell'Ucraina a ricevere una visita congiunta della Commissione, degli Stati membri e dell'EASA e che ribadiscono la loro disponibilità a cooperare per la felice organizzazione della suddetta valutazione di sicurezza per dimostrare la loro capacità di esercitare la sorveglianza su tutti i vettori aerei autorizzati in Ucraina in piena conformità alle disposizioni pertinenti dell'ICAO.

**Bangkok Airways**

- (107) Un gruppo di esperti europei ha effettuato una missione conoscitiva in Thailandia, dal 10 al 13 marzo 2009, allo scopo di ottenere informazioni precise in merito al livello di sicurezza attuale degli standard operativi del vettore Bangkok Airways, nonché sulle attività di sorveglianza condotte dal ministero dell'aviazione civile thailandese sul vettore in questione. In particolare, lo scopo della missione era di stabilire se vi sono aeromobili del vettore che vengono operati dal vettore Siem Reap Airways International, autorizzato dalle autorità competenti del Regno di Cambogia e che era stato incluso nell'elenco di cui all'allegato A dell'elenco comunitario ai sensi del regolamento (CE) n. 1131/2008 del 14 novembre 2008 <sup>(2)</sup>.
- (108) La relazione dimostra che attualmente il vettore dispone dell'effettivo controllo delle sue attività e che tutti i membri del personale detengono le necessarie licenze rilasciate dalle autorità competenti della Thailandia. Essa dimostra inoltre che l'autorità competente thailandese sta esercitando le opportune attività di sorveglianza sul vettore. Pertanto, la Commissione ritiene che, sulla base dei criteri comuni, per il momento non siano necessarie ulteriori iniziative.

**Vettori aerei della Cambogia**

- (109) Le autorità competenti della Cambogia hanno informato la Commissione in merito ai progressi compiuti nell'attuazione del piano d'azione diretto a risolvere le carenze individuate dall'ICAO nella sua ultima relazione USOAP, concentrata in particolare su quelle attinenti alle attività di volo, per assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza dei vettori aerei della Cambogia sia conforme alle norme ICAO.

<sup>(1)</sup> GU L 197 del 25.7.2008, pag. 36.

<sup>(2)</sup> GU L 306 del 15.11.2008, pag. 47.

- (110) Le autorità competenti della Cambogia hanno informato la Commissione di aver sospeso il certificato di operatore aereo dei seguenti vettori: Siem Reap Airways International nel dicembre 2008 e Cambodia Angkor Airways nel febbraio 2009. Esse hanno inoltre confermato che tutti i COA rilasciati sono ora revocati o sospesi, con l'eccezione di Helicopter Cambodia e Sokha Airlines.
- (111) Siem Reap Airways International ha chiesto che venga tolta la sospensione del suo COA. Tuttavia, dato che le autorità competenti della Cambogia hanno dichiarato di non aver ancora completato la valutazione di conformità con i requisiti applicabili, il vettore deve restare nell'elenco di cui all'allegato A.

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

- (112) Con lettera del 4 marzo 2009, il direttore generale dell'aviazione civile della Repubblica democratica del Congo ha informato la Commissione che alcune compagnie aeree elencate nell'allegato A del regolamento (CE) n. 1131/2008 della Commissione, hanno cessato l'attività e che è stato concesso un COA ai seguenti vettori: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia, Swala Aviation. I vettori che sono ancora in esercizio verranno sottoposti ad una valutazione allo scopo di rinnovare i loro COA.
- (113) Alla luce di quanto precede, l'allegato A dell'elenco comunitario deve essere aggiornato di conseguenza in modo da includere quei vettori ai quali le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno rilasciato un COA. Tuttavia, in assenza di prove che dimostrano la revoca, cancellazione o restituzione del COA dei vettori che hanno cessato l'attività, nessuno di essi può essere tolto dall'elenco comunitario.
- (114) Inoltre, nella sua lettera, il direttore generale dell'aviazione civile della Repubblica democratica del Congo ha inoltre chiesto alla Commissione di trasferire il vettore Hewa Bora Airways dall'allegato A all'allegato B in modo da consentirgli di riprendere l'esercizio della rotta tra Kinshasa e Bruxelles con un aeromobile Boeing 767, con marche di immatricolazione 9Q-CJD. Dato che non è stata dimostrata la conformità alle pertinenti norme di sicurezza da parte del vettore e dell'autorità responsabile della sorveglianza in materia di regolamentazione e sicurezza, per il momento non è stata presa alcuna decisione e, di conseguenza, Hewa Bora Airways deve restare nell'elenco di cui all'allegato A.

#### **Vettori aerei della Repubblica d'Angola**

- (115) Le autorità competenti dell'Angola hanno chiesto di presentare alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea una relazione sullo stato di attuazione del piano di azione correttivo da esse preparato per correggere le carenze in materia di sicurezza riscontrate dall'ICAO nell'ambito del suo *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP). Nella presentazione fatta il 26 marzo 2009, le autorità competenti dell'Angola si sono concentrate in particolare sulle modifiche apportate alla legisla-

zione primaria e alla legislazione sull'aviazione civile, l'organizzazione, la struttura e il personale dell'autorità, l'emanazione di norme nelle aree delle licenze e della formazione del personale, delle attività degli aeromobili e dell'aeronavigabilità. A questo riguardo esse hanno già avviato il processo di ricertificazione di tutti i vettori stabiliti in Angola. Inoltre, le suddette autorità competenti hanno fornito informazioni in merito alle modifiche apportate alla legislazione in materia di incidenti e di indagini sugli incidenti.

- (116) Le autorità competenti dell'Angola hanno inoltre dichiarato che il vettore TAAG ha continuato a subire notevoli modifiche a vari livelli, fra cui: operativo, manageriale, qualitativo e della razionalizzazione dei costi.
- (117) La Commissione prende atto della relazione di avanzamento presentata dalle autorità competenti dell'Angola ed esaminerà la situazione dei vettori aerei certificati in Angola alla prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.

#### **Vettori aerei della Repubblica d'Indonesia**

- (118) In seguito all'adozione della nuova legge sull'aviazione il 12 gennaio 2009, le autorità competenti indonesiane hanno trasmesso alla Commissione i *Civil Aviation Safety Regulations* (CASRs) pertinenti assieme a materiale orientativo, nonché un aggiornamento dettagliato sull'avanzamento dell'attuazione del piano di azioni correttive diretto a sanare le carenze riscontrate dall'ICAO nell'ambito del suo *Universal Safety Oversight Audit Program* (USOAP).
- (119) Su invito della direzione generale dell'aviazione civile (DGCA) indonesiana, un gruppo di esperti europei ha effettuato in Indonesia, dal 23 al 27 febbraio 2009, una missione conoscitiva. In questo contesto, sono state effettuate visite presso quattro vettori aerei (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia, and Ekspres Transportasi Antarbenua), allo scopo di verificare la capacità della DGCA dell'Indonesia di assicurarne la sorveglianza in materia di sicurezza conformemente alle norme pertinenti.
- (120) La relazione della visita evidenzia i notevoli miglioramenti apportati alla struttura e all'organico della DGCA, il che dovrebbe consentire a quest'ultima di svolgere in modo appropriato i propri compiti di regolamentazione e supervisione. Tuttavia, la relazione dimostra anche che, nonostante questi miglioramenti, le attività di sorveglianza, in questa fase, non vengono svolte in modo completo. Il sistema attuale di sorveglianza non permette un seguito adeguato delle carenze evidenziate dalla DGCA su ogni vettore indonesiano. In particolare, sembra che la DGCA non sia attualmente in grado di individuare la data stabilita per la chiusura di un'indagine, la data effettiva della sua chiusura e se siano state concesse deroghe per la chiusura. Di conseguenza, l'attuale livello di efficienza della sorveglianza della DGCA sui vettori indonesiani è considerato per il momento ancora insoddisfacente e deve essere migliorato.

- (121) La Commissione prende atto delle differenze sostanziali dell'allegato 6 della Convenzione di Chicago, che l'Indonesia ha notificato all'ICAO il 20 febbraio 2009. Tali differenze comprendono la mancanza di attuazione di una serie di requisiti ICAO concernenti l'allegato 6 che, in alcuni casi, hanno un impatto diretto sulla sicurezza delle operazioni dei vettori indonesiani. La Commissione, tuttavia, prende atto anche del fatto che i vettori visitati dal gruppo di esperti europei (con poche eccezioni relative ad aeromobili specifici) sono attrezzati conformemente ai requisiti dell'ICAO, a titolo volontario.
- (122) Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che l'attuale livello di efficienza delle attività di sorveglianza condotte dalla DGCA non permetta un'applicazione e un rispetto adeguati delle pertinenti norme di sicurezza da parte dei vettori certificati in Indonesia. Di conseguenza, nessun vettore indonesiano può, per il momento, essere ritirato dall'elenco della Comunità. La Commissione si manterrà in stretto contatto con le competenti autorità indonesiane allo scopo di riesaminare l'efficienza delle attività di sorveglianza alla prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.
- (123) Le autorità competenti dell'Indonesia hanno trasmesso inoltre alla Commissione un elenco aggiornato dei vettori aerei titolari di un certificato di operatore aereo. Attualmente, i vettori aerei certificati in Indonesia sono i seguenti: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspres Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata

Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, ALFA Trans Dirgantara e Eastindo. È quindi opportuno aggiornare l'elenco comunitario di conseguenza e includere i vettori in questione nell'elenco di cui all'allegato A.

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

- (124) A tutt'oggi, nonostante le richieste specifiche inoltrate, la Commissione non dispone di alcun elemento di prova circa la piena attuazione di adeguate misure correttive da parte degli altri vettori inclusi nell'elenco comunitario aggiornato alla data del 14 novembre 2008, né da parte delle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme di tali vettori aerei. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano continuare a restare sottoposti a un divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B), a seconda dei casi.
- (125) 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 dall'allegato A del presente regolamento;
2. l'allegato B è sostituito dall'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, l'8 aprile 2009.

*Per la Commissione*

Antonio TAJANI

*Membro della Commissione*

## ALLEGATO A

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
Air Koryo	Sconosciuto	KOR	Repubblica democratica popolare di Corea (DPRK)
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Repubblica del Sudan
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Repubblica islamica dell'Afghanistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Repubblica del Kazakistan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Repubblica del Kazakistan
East Wing	AK-0332-07	EWZ	Repubblica del Kazakistan
MOTOR SICH	025	MSI	Ucraina
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Regno di Thailandia
Sayat Air	AK-0351-08	SYM	Repubblica del Kazakistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regno di Cambogia
Silverback Cargo Freighters	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Repubblica del Kazakistan
Ukraine Cargo Airways	145	UKS	Ucraina
Ukrainian Mediterranean Airlines	164	UKM	Ucraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucraina
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			Repubblica d'Angola
AEROJET	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR GEMINI	02/2008	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
Air Gicango	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR JET	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ALADA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
Diexim	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIANG	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	11/2008	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
RUI & CONCEICAO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SAL	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	14/2008	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
TAAG Angola Airlines	001	DTA	Repubblica d'Angola
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Sconosciuto	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Repubblica del Benin

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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (RDC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			Repubblica democratica del Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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/TVC/036/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	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/TVC/028/08	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Sconosciuto	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)
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/TVC/026/08	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/TVC/035/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	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/TVC/037/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	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)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	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)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	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)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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/TVC/025/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
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/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)
TRANSPORTS AERIENS CONGO-LAIS (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/TVC/039/08	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			Repubblica d'Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Repubblica d'Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione-ne della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENEBANGAN	135-031	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DABI AIR	135-030	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica d'Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica d'Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Repubblica d'Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Repubblica d'Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KAL STAR	121-037	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica d'Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica d'Indonesia
LINUS AIRWAYS	121-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Repubblica d'Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	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 EKSPRESS	121-040	RPH	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Repubblica d'Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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 EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica d'Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica d'Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica d'Indonesia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Repubblica d'Indonesia
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Repubblica del Kirghizistan, compresi i seguenti:</b>			Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
Bistair-FEZ Bishkek	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Click Airways	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
Golden Rule Airlines	22	GRS	Repubblica del Kirghizistan
ITEK Air	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
Kyrgyzstan	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MAX Avia	33	MAI	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
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
VALOR AIR	07	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme</b>			Liberia
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines e Afrijet, compresi i seguenti:</b>			Repubblica del Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Repubblica del Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Repubblica del Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica del Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Repubblica del Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon

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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			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

## ALLEGATO B

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AFRIJET <sup>(1)</sup>	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50; 1 aeromobile del tipo Falcon 900;	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Repubblica del Gabon
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoros	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES <sup>(2)</sup>	CTA 0001/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

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

<sup>(2)</sup> Gabon Airlines è autorizzata a impiegare unicamente l'aeromobile indicato per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.

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