

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 390/2011 DELLA COMMISSIONE

del 19 aprile 2011

recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione ⁽²⁾ ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri 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 in questione, direttamente o, quando ciò sia risultato impossibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituiscono la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati entro 10 giorni lavorativi dalla Commissione nonché dal comitato di sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile ⁽³⁾.

(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) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e la Commissione hanno illustrato al comitato di sicurezza aerea i progetti di assistenza tecnica realizzati nei paesi che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 2111/2005. Il comitato è stato informato circa le richieste di ulteriore assistenza e cooperazione tecnica per migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile al fine di risolvere i casi di non conformità alle norme internazionali applicabili.

(7) Il comitato di sicurezza aerea è stato inoltre informato delle azioni esecutive decise dall'EASA e dagli Stati membri per assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità e la manutenzione degli aeromobili immatricolati nell'Unione e utilizzati da vettori aerei certificati dalle autorità dell'aviazione civile di paesi terzi.

(8) Il comitato di sicurezza aerea ha inoltre sentito le presentazioni dell'EASA in merito alla categorizzazione dei rilievi mossi nell'esecuzione delle ispezioni di rampa nell'ambito del programma UE di sorveglianza sugli operatori esteri SAFA («Safety Assessment of Foreign Aircraft») e ha approvato le proposte dell'agenzia per una nuova categorizzazione dei casi di non conformità ai requisiti di competenza linguistica (English Language Proficiency — ELP) previsti dall'ICAO per i piloti al fine di garantire la piena conformità agli standard ELP senza ulteriori ritardi. In base a tale proposta, deve essere mosso un rilievo di categoria 2 in caso di non conformità ELP quando lo Stato che ha rilasciato la licenza abbia presentato all'ICAO un piano d'azione per ripristinare la conformità. Inoltre, deve essere mosso un rilievo di categoria 3 in caso di non conformità ELP quando lo Stato che ha rilasciato la licenza non abbia presentato all'ICAO un piano d'azione o abbia notificato la piena conformità senza rispettare effettivamente tale requisito. Infine, deve essere registrata un'osservazione di carattere generale (categoria G) quando è possibile attestare la piena conformità formale ELP anche se la comunicazione durante l'ispezione di rampa risulta difficile a causa dell'evidente mancanza di padronanza dell'inglese da parte dei piloti. Il comitato di sicurezza aerea ha convenuto sulla necessità di applicare queste proposte in modo armonizzato. L'EASA si è impegnata a pubblicare tra breve del materiale di orientamento rilevante.

(9) Il comitato di sicurezza aerea ha inoltre approvato la proposta dell'Agenzia che gli Stati membri stabiliscano dei collegamenti funzionali con i relativi fornitori di

⁽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.

servizi di navigazione aerea allo scopo di riferire i casi di difficoltà di comunicazione con gli equipaggi degli aeromobili a causa di insufficiente padronanza dell'inglese da parte dei piloti. Infine, il comitato di sicurezza aerea ha chiesto all'EASA di riferire alla prossima riunione del comitato sui risultati delle ispezioni SAFA in merito all'attuazione dei requisiti ELP per i piloti nonché all'attuazione della categorizzazione proposta.

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

Vettori aerei dell'Unione europea

- (11) In seguito all'analisi effettuata dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea delle informazioni derivanti dai controlli di rampa SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei dell'Unione, nonché dalle ispezioni e audit effettuati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di applicazione delle norme. Essi comunicato alla Commissione e al comitato di sicurezza aerea le seguenti misure: il 26 novembre 2010 Cipro ha deciso di sospendere il certificato di operatore aereo (COA) del vettore Eurocypria Airlines in seguito al fermo delle operazioni e alla mancanza da parte del vettore di mezzi finanziari per operare in condizioni di sicurezza; il 24 ottobre 2010 l'Italia ha deciso di sospendere la licenza di trasporto aereo detenuta dal vettore Livingston e l'11 marzo 2011 la licenza detenuta dal vettore ItaliAirlines; l'11 novembre 2010 la Lituania ha deciso di revocare il COA del vettore Star 1 Airlines; il 6 ottobre 2010 la Francia ha deciso di sospendere il COA del vettore aereo Blue Line in seguito alla liquidazione di quest'ultimo e alla successiva sospensione della sua licenza d'esercizio. Il 16 settembre 2010 inoltre la Francia ha deciso di non rinnovare il COA del vettore Strategic Airlines; nel novembre 2010 la Grecia ha deciso di revocare il COA di Hellas JET, nel gennaio 2011 ha sospeso il COA di Athens Airways e ha posto Hellenic Imperial Airways sotto stretta sorveglianza; il 31 dicembre 2010 la Svezia ha deciso di non rinnovare il COA del vettore Viking Airlines AB mentre il Regno Unito ha aumentato l'attività di sorveglianza dei vettori aerei Jet2.com, Oasis e Titan Airways.

Portogallo

- (12) In seguito al riesame della situazione di alcuni vettori aerei titolari di licenze del Portogallo, alla riunione del comitato di sicurezza aerea che si è svolta nel novembre 2010 ⁽¹⁾, le autorità competenti portoghesi (INAC) hanno fornito informazioni in merito ai risultati ottenuti grazie al potenziamento della sorveglianza in materia di sicurezza esercitata sui vettori Luzair e White. Per quanto riguarda Luzair, l'INAC ha comunicato che a seguito di una modifica della flotta, il COA di Luzair è stato sospeso l'11 febbraio 2011. Per quanto riguarda White, l'INAC ha riferito di aver eseguito 29 ispezioni nell'area delle operazioni e altre 5 in quella dell'aeronavigabilità, che non hanno rivelato carenze significative. Inoltre,

l'EASA ha comunicato che nel novembre 2010 i suddetti vettori era stati sottoposti a ispezione e che non erano state riscontrate carenze significative. Nel contesto di un cambiamento generale di politica della compagnia, il 12 novembre 2010 e il 22 febbraio 2011 sono stati esclusi rispettivamente due aeromobili del tipo A320 con marche di immatricolazione CS-TQO e CS-TQK.

Germania

- (13) Facendo seguito all'analisi dell'EASA dei dati delle ispezioni SAFA e alla constatazione dell'aumento del numero di vettori aerei tedeschi nei quali le ispezioni SAFA hanno dato luogo a più di un rilievo maggiore per ispezione, la Commissione ha avviato consultazioni formali con le autorità competenti tedesche (Luftfahrtbundesamt — LBA) che ha incontrato il 10 marzo 2011.
- (14) L'analisi delle cause che sono alla base delle prestazioni di questi vettori ha rivelato particolari carenze sotto il profilo della loro sorveglianza come è stato dimostrato direttamente durante un'ispezione in materia di standardizzazione effettuata dall'EASA dal 26 al 29 maggio 2009, nell'area delle operazioni, la quale ha inoltre evidenziato l'insufficienza di organici del personale qualificato all'interno del LBA, circostanza che incide quindi sulla capacità della Germania di assicurare una sorveglianza continua e che limita la capacità del LBA di accrescere ove necessario il livello di sorveglianza.
- (15) Nel corso della riunione del 10 marzo è stata discussa la situazione particolare di Bin Air, vettore aereo certificato in Germania, il quale, in tale occasione, ha esposto la propria posizione illustrando le iniziative prese per correggere le carenze in materia di sicurezza riscontrate nel corso delle ispezioni SAFA. Inoltre, le autorità competenti tedesche hanno comunicato alla Commissione la sospensione del COA del vettore ACH Hamburg GmbH.
- (16) La Germania ha confermato al comitato di sicurezza aerea che il COA di ACH Hamburg GmbH restava sospeso e che si sarebbe rivista la situazione nel maggio 2011. Qualora a quella data non si dovessero constatare progressi da parte di questo vettore, il COA gli verrà revocato. La Germania ha inoltre comunicato che sono state intensificate le attività di sorveglianza concernenti il vettore Bin Air, che l'aeromobile del tipo Cessna C550, con marca di immatricolazione D-IJJI, è stato rimosso dal COA del vettore Advance Air Luftfahrtgesellschaft e che LBA ha intensificato la propria sorveglianza su altri vettori aerei nei quali i risultati dei controlli di rampa hanno evidenziato carenze sotto il profilo della sicurezza. LBA ha dichiarato di aver comunicato ai vettori in questione che la mancanza di miglioramenti potrebbe portare alla revoca dei rispettivi COA.
- (17) Per quanto riguarda la mancanza di personale qualificato, la Germania ha informato il comitato di sicurezza aerea che non sono previsti miglioramenti della situazione nel 2011. È tuttavia in corso una valutazione delle risorse in

⁽¹⁾ Considerando 13 del regolamento (CE) n. 1071/2010 (GU L 306 del 23.11.2010, pag. 45).

termini di personale di LBA che si dovrebbe concludere nella primavera del 2011 e si prevede quindi che la situazione possa migliorare a partire dal 2012.

- (18) La Commissione e il comitato di sicurezza aerea hanno preso atto degli sforzi compiuti dalle competenti autorità tedesche nella soluzione delle carenze individuate sotto il profilo della sicurezza di alcuni vettori aerei e del lavoro che viene attualmente svolto per risolvere la mancanza di risorse di personale all'interno di LBA. Tuttavia la Commissione ha anche sottolineato che, rimanendo nell'ambito dei poteri di applicazione delle norme ad essa conferiti dal trattato, qualora tali iniziative dovessero risultare inefficaci ai fini di un miglioramento delle prestazioni di vettori aerei certificati in Germania, sarebbe necessario intervenire per garantire che i rischi individuati in materia di sicurezza siano stati adeguatamente verificati.

Spagna

- (19) Facendo seguito all'analisi dell'EASA dei dati delle ispezioni SAFA e alla constatazione dell'aumento del numero di vettori aerei spagnoli nei quali le ispezioni SAFA hanno dato luogo a più di un rilievo maggiore per ispezione, la Commissione ha avviato consultazioni formali con le autorità competenti spagnole (AESA) che ha incontrato il 14 marzo 2011.
- (20) Nel corso della riunione è stata discussa la situazione particolare di Flightline, un vettore aereo certificato in Spagna. Quest'ultimo ha partecipato alla riunione e ha presentato le iniziative prese per correggere le carenze in materia di sicurezza riscontrate nel corso delle ispezioni SAFA. Inoltre lo stesso vettore ha spiegato nei dettagli le iniziative prese in seguito all'incidente occorso all'aeromobile del tipo Fairchild Metro 3, con immatricolazione EC-ITP. Flightline ha spiegato di aver concluso un accordo commerciale con la compagnia Air Lada, vettore aereo non certificato, per l'utilizzo di due aeromobili Fairchild Metro 3, immatricolati EC-GPS e EC-ITP, con piloti forniti da Air Lada. La Commissione ha fatto presente a Flightline che lo stesso aeromobile in precedenza aveva operato con il COA di Eurocontinental, un altro vettore aereo certificato in Spagna, e che in seguito alle ispezioni SAFA e ad alcuni inconvenienti gravi in materia di sicurezza avvenuti durante il suo utilizzo, l'EASA aveva sospeso il COA di Eurocontinental.
- (21) Flightline ha dichiarato di aver effettuato tutta la necessaria formazione di conversione dei piloti e di aver eseguito controlli di qualità sull'utilizzo dell'aeromobile nell'Isola di Man. La Commissione ha chiesto ulteriori dettagli in merito al piano di azione correttivo del vettore e copie delle relazioni degli audit interni sull'utilizzo del Fairchild Metro 3. Dopo aver ricevuto le informazioni richieste il 22 marzo, la Commissione ha invitato il vettore Flightline a esporre la propria posizione al comitato di sicurezza aerea.
- (22) Alla riunione del 14 marzo 2011 l'EASA ha comunicato alla Commissione di aver deciso di limitare il COA di Flightline per impedire l'utilizzo dell'aeromobile Fairchild Metro 3 e di aver avviato la procedura per la sospensione del COA.
- (23) La Commissione ha invitato l'EASA a fornire ulteriori chiarimenti sulle iniziative di applicazione delle norme adottate nei confronti di altri quattro vettori aerei certificati in Spagna che, secondo le constatazioni dell'EASA, hanno dato risultati inadeguati in sede di ispezioni SAFA. L'EASA successivamente ha informato la Commissione, il 28 marzo 2011 che, in seguito a recenti audit su Air Taxi and Charter International, e Zorex, sono state osservate notevoli discrepanze sotto il profilo della sicurezza e quindi, è stata avviata la procedura per sospendere i COA di entrambi i vettori. Per quanto riguarda il vettore Jetnova, l'EASA attende la risposta del vettore in questione ai rilievi specifici dell'EASA e se essa dovesse essere inadeguata avvierà la procedura di sospensione. Per quanto riguarda i vettori Aeronova, Tag Aviation e Alba Star, l'EASA ha proseguito la sua attività di sorveglianza ma ha ritenuto che per il momento non fosse necessaria un'azione di regolamentazione specifica. Il 5 aprile 2011 il comitato di sicurezza aerea ha sentito il vettore Flightline, che ha comunicato di aver introdotto delle procedure rivedute per migliorare il controllo operativo dei voli di Flightline, in particolare quelli operati lontano dalla loro base principale, di aver modificato il proprio manuale operativo per includervi gli orientamenti sull'uso di aeroporti alternati, di aver modificato il proprio programma di formazione per migliorare la conoscenza dei piloti delle procedure operative e di aver riveduto il proprio procedure di selezione dei piloti.
- (24) La Spagna ha informato il comitato di sicurezza aerea che, in seguito a discrepanze constatate durante le ispezioni di Flightline, l'EASA il 14 marzo 2011 ha avviato la procedura per sospendere il COA di questo vettore e di aver adottato misure precauzionali per far fronte alle immediate preoccupazioni in materia di sicurezza. L'EASA ha confermato che Flightline ha successivamente preso delle iniziative per correggere le criticità in materia di sicurezza e ha presentato un piano di azioni correttive che è attualmente all'esame dell'EASA.
- (25) Alla luce delle azioni intraprese dalle competenti autorità spagnole per risolvere le carenze in materia di sicurezza individuate nel vettore Flightline e presso altri vettori aerei spagnoli si ritiene che, per il momento, non siano necessarie ulteriori azioni. La Commissione tuttavia ha sottolineato che qualora tali iniziative dovessero risultare inefficaci ai fini di un miglioramento delle prestazioni dei vettori aerei certificati in Spagna, si renderebbe necessario un intervento per garantire che i rischi individuati in materia di sicurezza siano stati adeguatamente controllati. Nel frattempo la Commissione, in cooperazione con l'EASA, continuerà a monitorare le prestazioni sotto il profilo della sicurezza dei vettori aerei spagnoli.

Vettori aerei dell'Angola

- (26) L'INAVIC ha riferito di aver ottenuto ulteriori progressi nella risoluzione delle residue carenze individuate dall'ICAO nel corso della missione in loco effettuata nel gennaio 2010. In particolare, l'INAVIC prosegue nell'aggiornamento dei regolamenti in materia di sicurezza dell'aviazione angolana al fine di integrare i recenti emendamenti apportati alle norme ICAO, sta ulteriormente rafforzando le proprie capacità, sta avanzando nella

procedura di ricertificazione dei vettori aerei in conformità ai suddetti regolamenti e sta ulteriormente consolidando il proprio programma di sorveglianza.

- (27) Per quanto riguarda la sorveglianza esercitata su TAAG Angolan Airlines, l'INAVIC ha confermato le informazioni presentate alla Commissione il 3 marzo 2011: due aeromobili B777 operati da TAAG nel dicembre 2010 sono rimasti coinvolti in due incidenti gravi avvenuti in Portogallo e in Angola, con danni al motore. Da quanto è emerso dai risultati preliminari dell'indagine eseguita dalle competenti autorità portoghesi, in questa fase, sia il vettore in questione che le autorità competenti hanno adottato le necessarie misure per correggere le cause che sono state individuate in relazione al costruttore e per impedire che esse possano riprodursi ulteriormente. Le operazioni sono ora riprese, anche verso l'UE, nel quadro di un programma di sorveglianza potenziato in collaborazione con il costruttore.
- (28) INAVIC ha comunicato che nel corso della procedura di ricertificazione, le attività di sorveglianza svolte su alcuni vettori aerei hanno evidenziato criticità in materia di sicurezza e violazioni dei regolamenti di sicurezza in vigore, inducendo l'INAVIC a prendere iniziative appropriate per l'applicazione delle norme. Sei vettori sono stati giudicati non conformi alla normativa angolana in materia di sicurezza: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA e SAL. In particolare, l'INAVIC ha fornito le prove che il loro COA era scaduto e non era stato rinnovato o era stato revocato. Pertanto, in base ai criteri comuni, i vettori in questione devono essere ritirati dall'elenco di cui all'allegato A.
- (29) L'INAVIC ha inoltre comunicato che il COA di due vettori, ANGOLA AIR SERVICES e GIRA GLOBO, sono stati sospesi. In attesa delle prove della capacità tecnica di completare in modo soddisfacente la procedura di certificazione entro il 15 aprile 2011, in base ai criteri comuni si è ritenuto che i suddetti vettori debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.
- (30) L'INAVIC ha comunicato di aver ricertificato cinque vettori aerei in conformità alla normativa angolana in materia di sicurezza aerea: SONAIR Air Services nel dicembre 2010, AIR26 il 31 gennaio 2011, HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET e HELIANG il 15 febbraio 2011. Finora però non sussistono prove che, prima del rilascio di questi nuovi COA, siano state condotte indagini sufficienti né che siano state definitivamente corrette le gravi criticità in materia di sicurezza individuate dall'ICAO in relazione alla certificazione dei vettori aerei in Angola. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.
- (31) L'INAVIC ha ulteriormente comunicato di aver certificato un nuovo vettore aereo: FLY540 il 31 gennaio 2011. Finora però non sussistono prove che, prima del rilascio di questi nuovi COA, siano state condotte indagini sufficienti né che siano state definitivamente corrette le gravi criticità in materia di sicurezza individuate dall'ICAO in relazione alla certificazione dei vettori aerei in Angola. Di

conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

- (32) L'INAVIC ha comunicato infine che quattro vettori aerei sono ancora in fase di ricertificazione: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO e MAVEWA. La procedura di ricertificazione che avrebbe dovuto concludersi entro la fine del 2010, è stata rinviata al 15 aprile 2011, data alla quale INAVIC ha dichiarato che i vettori che non saranno stati ricertificati in conformità alla normativa angolana in materia di sicurezza aerea dovranno cessare le loro attività. In attesa della conclusione della suddetta procedura, in base ai criteri comuni si ritiene che questi vettori nonché gli altri che si trovano sotto la responsabilità regolamentare di INAVIC, debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.
- (33) La Commissione invita fermamente l'INAVIC a perfezionare la procedura di ricertificazione dei vettori aerei dell'Angola, prestando la dovuta attenzione alle possibili fonti di rischi per la sicurezza individuate in questo processo. La Commissione invita inoltre l'INAVIC a cooperare pienamente con l'ICAO al fine di convalidare i progressi compiuti nell'attuazione del piano di azione correttivo, tra cui se possibile e se opportuno, una missione in loco (ICAO Coordinated Validation Mission — missione coordinata di convalida dell'ICAO — ICVM).

Vettori aerei della Cambogia

- (34) Dopo l'ultima relazione sulla situazione nel Regno di Cambogia ⁽¹⁾, le autorità competenti cambogiane (SSCA) hanno comunicato che le iniziative di applicazione delle norme intraprese per risolvere le carenze individuate nel corso degli audit dell'ICAO hanno portato alla revoca di tutti i certificati di operatore aereo (COA) che erano stati rilasciati a vettori aerei nel Regno di Cambogia al momento dell'audit dell'ICAO.
- (35) In particolare, è stata confermata la revoca del COA di Siem Reap International Airways in data 10 ottobre 2010. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che questo vettore debba essere depennato dall'elenco di cui all'allegato A.
- (36) L'EASA ha riferito in merito alla missione di assistenza tecnica effettuata nel gennaio 2011 per contribuire all'organizzazione delle capacità delle autorità competenti del Regno di Cambogia. L'EASA ha confermato che le competenti autorità cambogiane hanno compiuto notevoli progressi nella risoluzione delle carenze individuate dall'ICAO. In particolare, sono state completamente riorganizzate la legislazione in materia aeronautica e le procedure interne per la sorveglianza iniziale e continuata delle imprese, preparando la strada per una attività di sorveglianza conforme alle norme internazionali in materia di sicurezza. La Commissione riconosce i notevoli sforzi compiuti dalla SSCA per conformarsi alle norme internazionali di sicurezza e riconosce l'importanza delle iniziative di applicazione delle norme prese a tale riguardo.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 590/2010 del 5.7.2010, GU L 170 del 6.7.2010, pag. 12.

Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo

- (37) Tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo sono soggetti a un divieto operativo all'interno dell'UE e figurano nell'elenco di cui all'allegato A. È stato comprovato che, il 7 gennaio 2011, le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno rilasciato una licenza di esercizio al vettore Korongo Airlines.
- (38) La Commissione ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo per ottenere chiarimenti sulla situazione di questo vettore e le condizioni della sorveglianza esercitata nei suoi confronti. Le suddette autorità competenti non hanno fornito alcuna risposta.
- (39) Poiché non esistono elementi che comprovino un cambiamento della capacità delle autorità competenti della Repubblica democratica del Congo di assicurare la sorveglianza dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata in tale Stato in conformità alle norme di sicurezza applicabili, in base ai criteri comuni si ritiene che Korongo Airlines debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei della Georgia

- (40) Come è stato comprovato, le ispezioni di rampa SAFA⁽¹⁾ effettuate su aeromobili di alcuni vettori aerei immatricolati in Georgia hanno portato a vari rilievi maggiori. Le autorità competenti della Georgia (Amministrazione unica dei trasporti — UTA) hanno trasmesso informazioni in merito alle azioni di applicazione delle norme adottate nei confronti dei COA di questi vettori nonché di altri. In base a queste informazioni i seguenti COA sono stati revocati: LTD Eurex Airline e JSC Tam Air revocati il 24 novembre 2010, LTD Sky Way e LTD Sakaviashervice revocati il 29 novembre 2010, LTD Jav Avia revocati il 18 gennaio 2011, LTD Carre Aviation Georgia revocato l'8 febbraio 2011, LTD Air Batumi revocato il 17 marzo 2011 e LTD Air Iberia revocato il 4 aprile 2011. Il COA di LTD Sun Way è scaduto il 3 febbraio 2011 e non è stato rinnovato.
- (41) È stato comprovato il verificarsi di incidenti e inconvenienti a carico di diversi vettori aerei georgiani. Va incluso l'incidente a carico di un aeromobile del tipo Ilyushin 76TD con marca di immatricolazione 4L-GNI operato da Sun Way, avvenuto a Karachi, Pakistan, il 28 novembre 2010 e il recente incidente all'aeromobile del tipo Canadair CL 600 con marca di immatricolazione 4L-GAE operato da Georgian Airways verificatosi a Kinshasa, Repubblica democratica del Congo, il 4 aprile 2011. Sono state inoltre comprovate non conformità sotto il profilo della sicurezza in relazione ad aeromobili

immatricolati in Georgia e importati da paesi i cui vettori aerei sono stati sottoposti a divieto operativo nell'Unione europea.

- (42) La Commissione, esaminato il materiale di prova summenzionato, il 22 marzo 2011 ha incontrato le autorità competenti della Georgia. L'UTA ha trasmesso un supplemento di documentazione il 22, 25, 28 e 29 marzo 2011. La suddetta documentazione specifica che a decorrere dal 15 aprile 2011 verrà istituita una nuova agenzia per l'aviazione civile indipendente e che un certo numero di aeromobili sono stati cancellati dai registri di immatricolazione⁽²⁾ in conseguenza della revisione delle norme statali in materia di immatricolazione e rilascio di certificati di aeronavigabilità per l'aviazione civile georgiana entrati in vigore il 1° gennaio 2011.
- (43) UTA ha esposto verbalmente la propria posizione al comitato di sicurezza aerea il 5 aprile 2011. Nel corso della presentazione ha confermato che una serie di certificati di operatori aerei erano stati revocati e che erano stati cancellati dai registri di immatricolazione ventinove aeromobili su settantatré. Inoltre, UTA ha fornito informazioni in merito alle azioni correttive attuate in conseguenza dell'audit USOAP dell'ICAO effettuato nel 2007 e ha presentato un programma di riforma che comprende la armonizzazione della normativa in materia di aviazione con l'acquis UE derivante dall'accordo ECAA sullo spazio aereo comune europeo. Tali sforzi sono sostenuti da varie iniziative come un programma di gemellaggio e assistenza tecnica all'UTA nel quadro del programma TRACECA (Corridoio per i trasporti Europa-Caucaso-Asia)
- (44) La Commissione e il comitato di sicurezza aerea hanno preso atto dei progressi compiuti dall'UTA, della sua volontà di fornire informazioni trasparenti e di cooperare strettamente per rimuovere i divari e delle ulteriori riforme previste per il prossimo futuro. La Commissione continuerà a lavorare strettamente con le autorità competenti della Georgia nei loro sforzi per modernizzare il sistema di sicurezza dell'aviazione civile.

⁽¹⁾ Numeri delle ispezioni SAFA: EASA-E-2010-255; EASA-E-2010-328; BCAA-2010-134; CAA-NL-2010-20; DGAC/F-2010-1024; DGAC/F-2010-1708; MOTLUX-2010-19.

⁽²⁾ I seguenti aeromobili sono stati cancellati nel periodo 13.8.2010-23.3.2011: due AN-12 con marche di immatricolazione 4L-GLU e 4L-FFD e quattro IL-76 con marche di immatricolazione 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE operati da Sky Way; due IL-76 con marche di immatricolazione 4L-GLR e 4L-GLK e due AN-12 con marche di immatricolazione 4L-GLT e 4L-GLN operati da Saqaviashervice; tre IL-76 con marche di immatricolazione 4L-GLM, 4L-MGC e 4L-MGM operati da Sun Way un IL-76 con marca di immatricolazione 4L-AWA operato da Air West; tre AN-12 con marche di immatricolazione 4L-IRA, 4L-HUS e 4L-VAL operati da Air Victor Georgia; un AN-12 con marca di immatricolazione 4L-PAS operato da Transaviashervice; un AS-350B3 con marca di immatricolazione 4L-GGG operato da Aviaservice; un AN-28 con marca di immatricolazione 4L-28001 operato da Georgian Aviation University; un YAK-40 con marca di immatricolazione 4L-AAK operato da Tam Air; un B-737 con marca di immatricolazione 4L-TGM operato da Georgia Airways; un AN-26 con marca di immatricolazione 4L-JAV operato da Jav Avia; un AN-12 con marca di immatricolazione 4L-BKN operato da Fly Adjara; due AN-26 con marche di immatricolazione 4L-GST e 4L-GSS operati da Carre Aviation Georgia; un B-747 con marca di immatricolazione 4L-KMK operato da Eurex Airlines; un SAAB 340 con marca di immatricolazione 4L-EUI operato da Georgian International Airlines e un MI-8T con marca di immatricolazione 4L-BGA operato da Tisheti.

- (45) Gli Stati membri si adopereranno affinché le ispezioni di rampa effettuate sugli aeromobili di vettori aerei immatricolati in Georgia per verificarne l'effettiva conformità agli standard di sicurezza pertinenti vengano intensificati ai sensi del regolamento (CE) n. 351/2008 della Commissione ⁽¹⁾ allo scopo di fornire una base per il riesame di questo caso in occasione del prossimo comitato di sicurezza aerea.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (46) In linea con quanto indicato nel regolamento (UE) n. 590/2010 ⁽²⁾, la Commissione ha attivamente proseguito le consultazioni con le competenti autorità indonesiane sulle iniziative da esse intraprese per migliorare la sicurezza aerea in Indonesia e garantire la conformità alle norme di sicurezza in vigore.
- (47) L'11 marzo 2011 le autorità competenti dell'Indonesia (DGCA) hanno partecipato ad una videoconferenza con la Commissione durante la quale hanno comunicato che tutti i vettori aerei certificati in Indonesia, con l'eccezione di Wing Air, sono stati sottoposti a procedura di ricertificazione. La DGCA ha inoltre comunicato che solo il 9 % della flotta di aeromobili che opera in Indonesia doveva ancora essere dotata del necessario equipaggiamento ICAO, di aver rilasciato una deroga che consentiva le operazioni di volo fino a fine 2011 e che gli aeromobili privi del suddetto equipaggiamento dopo tale data sarebbero stati lasciati a terra.
- (48) Il comitato di sicurezza aerea ha preso atto di questi sviluppi e esorta le autorità competenti indonesiane a continuare nei loro sforzi per migliorare la sorveglianza dei vettori aerei sotto la loro responsabilità regolamentare.
- (49) La DGCA ha inoltre chiesto di depennare dall'elenco i vettori di trasporto unicamente di merci Cardig Air, Republic Express, Asia Link e Air Maleo, fornendo le prove documentali che dimostrano che le attività di tali vettori si limitano al solo trasporto merci ed escludono il trasporto di passeggeri e che le autorità indonesiane hanno adottato appropriate azioni esecutive per limitare il loro COA al fine di escludere le operazioni in entrata ed in uscita dall'Unione europea verso l'Indonesia.
- (50) Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i vettori indonesiani Cardig Air, Republic Express, Asia Link e Air Maleo debbano essere depennati dall'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei di Israele

Sun D'Or

- (51) Facendo seguito all'analisi effettuata dall'EASA dei risultati dei controlli a terra eseguiti su aeromobili operati nell'UE dal 2008 dal vettore Sun D'Or certificato in Israele, che hanno rivelato gravi e ripetute violazioni delle norme di sicurezza internazionali, la Commissione ha avviato con-

sultazioni formali con le competenti autorità israeliane e ha sentito il vettore in questione il 16 marzo 2010. Le consultazioni hanno rivelato che il vettore non aveva la corretta certificazione delle autorità competenti di Israele in quanto disponeva di un COA nonostante la sua incapacità di dimostrare di poter garantire l'esercizio sicuro di aeromobili in condizioni di aeronavigabilità operati sotto la sua responsabilità (la manutenzione e il controllo delle operazioni sono effettuati da terzi). Inoltre, la compagnia non era in grado di dimostrare di aver attuato le opportune azioni correttive per fornire soluzioni sostenibili ai diversi rilievi mossi durante i controlli di rampa SAFA. Le consultazioni pertanto non hanno potuto accertare che il vettore soddisfi le pertinenti norme di sicurezza.

- (52) Facendo seguito alle consultazioni con la Commissione e con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea e a ulteriori consultazioni avute con il vettore, le autorità competenti di Israele hanno deciso di revocare il COA di Sun D'Or con effetto dal 1° aprile 2011. In seguito a tale decisione tutti gli aeromobili sono stati inseriti nel COA di un altro vettore aereo israeliano mentre Sun D'Or si limita all'attività di vendita di biglietti.
- (53) Le autorità competenti di Israele sono state invitate a riferire in merito alla sorveglianza di questo vettore al comitato di sicurezza aerea, cosa che è avvenuta il 6 aprile 2011. Nel corso di tale esposizione hanno dichiarato che Sun D'Or non sarebbe stato ricertificato. Nel corso della loro presentazione le autorità competenti israeliane hanno inoltre fornito informazioni in merito ai loro sforzi complessivi per migliorare le loro capacità di sorveglianza e per modernizzare il sistema di sicurezza di Israele.
- (54) Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che non siano necessari ulteriori interventi.

Israir

- (55) Facendo seguito all'analisi effettuata dall'EASA dei risultati dei controlli di rampa eseguiti su aeromobili operati nell'UE dal 2008 dal vettore Israir certificato in Israele, che hanno rivelato gravi e ripetute violazioni delle norme di sicurezza internazionali, la Commissione ha avviato consultazioni formali con le competenti autorità israeliane e ha sentito il vettore in questione il 16 marzo 2010. Le consultazioni hanno permesso di accertare che il vettore in questione ha adottato una serie di misure strutturali dirette a garantire la conformità alle pertinenti norme di sicurezza in modo sostenibile. Il vettore ha proceduto ad un cambio del management al fine di poter attuare una politica di sicurezza basata su un sistema di gestione della sicurezza. Esso ha tolto dalla propria flotta 3 aeromobili del tipo Airbus A-320 (con marche di immatricolazione 4X-ABH, 4X-ABD e 4X-ABF) che hanno dato adito alla maggior parte dei gravi rilievi mossi durante i controlli di rampa SAFA. È stata infine incrementata la formazione di personale qualificato per garantire la corretta esecuzione delle ispezioni precedenti il volo; sono state rivedute le procedure operative interne ed è stato introdotto un nuovo sistema di garanzia della qualità assieme ad un sistema di audit della garanzia di qualità; è stato completamente riveduto il manuale delle

⁽¹⁾ GU L 109 del 19.4.2008, pag. 7.

⁽²⁾ GU L 170 del 6.7.2010, pag. 9.

operazioni a terra nonché il manuale di manutenzione ed è stato introdotto un manuale moderno per il centro di controllo delle operazioni.

- (56) Alla luce di queste modifiche e alla luce della esposizione che le autorità competenti di Israele hanno presentato al comitato di sicurezza aerea il 6 aprile 2011, si ritiene che il vettore aereo in questione sia in grado di migliorare costantemente le proprie prestazioni. Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte di Israil delle norme di sicurezza pertinenti, rendendo prioritarie le ispezioni di rampa da effettuare sugli aeromobili del suddetto vettore ai sensi del regolamento (CE) n. 351/2008.

Vettori aerei del Kazakistan

- (57) Le autorità competenti del Kazakistan hanno informato la Commissione che stanno progredendo in un'ambiziosa riforma del settore aeronautico intrapresa dal 2009 allo scopo di migliorare la sicurezza aerea. In seguito all'adozione di un nuovo codice dell'aviazione civile nel luglio 2010, sono in fase di redazione più di 100 regolamenti aerei specifici la maggioranza dei quali è già stata adottata. Le autorità competenti stanno inoltre progredendo nell'organizzazione delle capacità con il reclutamento di ulteriori ispettori qualificati, cosa che continuerà nei prossimi mesi.
- (58) Le autorità competenti del Kazakistan hanno comunicato di aver continuato nelle proprie azioni di applicazione delle norme. In particolare esse hanno comunicato di aver revocato il COA dei seguenti vettori aerei: Air Flamingo; Almaty Aviation; Atyrau Aye Zholy; Arkhabay; Asia Continental Avialines; Centr Pankh; Kazavia National Airlines; Kokhshetau Airlines, Orlan 2000; Zherzu Avia.
- (59) Le autorità competenti del Kazakistan hanno dichiarato e fornito le prove che dimostrano che questi vettori non sono più impegnati in attività di trasporto aereo commerciale e non detengono più una licenza di esercizio valida a questo riguardo. Pertanto non sono più considerati vettori aerei ai sensi dell'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 2111/2005. Alla luce di quanto precede, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti dieci vettori debbano essere depennati dall'elenco di cui all'allegato A.
- (60) Le autorità competenti del Kazakistan hanno inoltre comunicato di aver riconsiderato il caso del vettore KazAir-West, al quale in precedenza era stato revocato il COA, emettendo un nuovo COA. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che questo vettore debba continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A.
- (61) La Commissione appoggia l'ambiziosa riforma del sistema dell'aviazione civile intrapresa dalle autorità del Kazakistan e invita tali autorità a continuare con determinazione nei loro sforzi per attuare il piano di azione correttivo concordato con l'ICAO, concentrandosi prioritariamente sulle importanti criticità in materia di sicurezza non ancora risolte e sulla ricertificazione di tutti gli operatori sotto la loro responsabilità. La Commissione è pronta ad organizzare al momento opportuno, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea e

il sostegno degli Stati membri, una valutazione in loco per verificare i progressi compiuti nell'esecuzione del piano di azione.

Vettori aerei del Kirghizistan

- (62) Le autorità competenti del Kirghizistan hanno comunicato che i COA dei quattro seguenti vettori aerei: Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) e Sky Gate International (SGD) sono stati revocati nel 2009 e 2010 e i loro codici designatori ICAO sono stati richiamati dall'ICAO. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori debbano essere depennati dall'elenco di cui all'allegato A.
- (63) Le autorità competenti del Kirghizistan hanno inoltre comunicato che i COA di altri tre vettori aerei, Itek Air, Trast Aero e Asian Air, sono scaduti ma non sono state in grado di fornirne le prove. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.
- (64) Dato che a tutt'oggi, la Commissione non ha avuto alcuna prova della piena attuazione di adeguate azioni correttive da parte degli altri vettori aerei certificati nel Kirghizistan e delle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme di questi vettori aerei, in base ai criteri comuni, si ritiene che tali vettori aerei debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.
- (65) La Commissione esorta le autorità competenti del Kirghizistan a continuare i loro sforzi verso la risoluzione di tutte le criticità per non conformità individuate durante l'audit eseguito dall'ICAO nell'aprile 2009 nell'ambito del suo Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). La Commissione europea, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea e il sostegno degli Stati membri, è pronta ad effettuare una valutazione in loco una volta che l'esecuzione del piano di azione presentato all'ICAO sia sufficientemente avanzato. L'obiettivo di tale visita consisterebbe nel verificare l'attuazione dei requisiti di sicurezza in vigore da parte delle autorità competenti e delle imprese sottoposte alla loro sorveglianza.

Air Madagascar

- (66) Sono state riscontrate numerose carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Air Madagascar certificato in Madagascar. Tali carenze sono state individuate dalle autorità competenti francesi, nel corso di ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma SAFA. I risultati relativi all'aeromobile B-767 sono sensibilmente peggiori di quelli di altri aeromobili di questo vettore. Il numero di rilievi mossi ad ogni ispezione SAFA, il ripetersi di carenze sotto il profilo della sicurezza e il fatto che la situazione si stia deteriorando dal 2010 sono fonte di notevole preoccupazione dal punto di vista della sicurezza.
- (67) L'ICAO nel febbraio 2008 ha effettuato una verifica nell'ambito del programma Universal Safety Oversight Audit riscontrando un numero rilevante di gravi carenze per quanto riguarda la capacità delle autorità dell'aviazione civile del Madagascar di esercitare le proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza aerea.

- (68) La Commissione, preso atto delle ispezioni SAFA e dei risultati della relazione di audit dell'ICAO, il 28 febbraio 2011 ha avviato delle consultazioni formali con le competenti autorità del Madagascar, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di Air Madagascar e chiedendo al vettore in questione e alle sue autorità competenti, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005, di adottare con urgenza le misure necessarie per risolvere in modo soddisfacente le carenze sotto il profilo della sicurezza individuate nel corso delle ispezioni SAFA.
- (69) Il 16 marzo 2011 la Commissione ha incontrato le autorità dell'aviazione civile del Madagascar e i rappresentanti di Air Madagascar per avere assicurazioni che entrambi abbiano preso le iniziative necessarie per correggere le carenze in materia di sicurezza riscontrate nelle ispezioni SAFA o che, almeno, siano state adottate misure appropriate per ridurre i rischi individuati sotto il profilo della sicurezza. Sfortunatamente, le informazioni fornite durante la suddetta riunione non hanno potuto dimostrare che sia stata condotta una approfondita analisi sulle cause alla base delle carenze in materia di sicurezza e che sia stato attuato un solido piano di azioni correttive e preventive da parte della compagnia né che sia in corso un adeguato programma di sorveglianza in materia di sicurezza da parte delle autorità competenti. Di conseguenza, le autorità dell'aviazione civile del Madagascar e il vettore Air Madagascar sono stati invitati a chiarire la situazione in occasione della riunione del comitato di sicurezza aerea di aprile 2011.
- (70) Air Madagascar e le autorità competenti del Madagascar sono stati sentiti dal comitato di sicurezza aerea il 5 aprile 2011. Air Madagascar ha presentato un ulteriore piano di azioni potenziato correttivo e preventivo basato su una solida analisi delle cause ma non è stato in grado di dimostrare che tali azioni abbiano prodotto finora dei risultati.
- (71) Il comitato pur apprezzando le iniziative incoraggianti prese dal vettore ha espresso le proprie preoccupazioni in merito al persistere di gravi carenze in materia di mantenimento dell'aeronavigabilità di tutti gli aeromobili operati da Air Madagascar. Il vettore in questione ha riconosciuto le carenze concernenti i suoi aeromobili del tipo Boeing B-767. Ha dichiarato di ritenere le misure attualmente adottate in grado di ridurre i rischi per la sicurezza per il resto della sua flotta in ragione delle frequenze di volo più basse e/o l'età di questi aeromobili.
- (72) Il comitato ha riconosciuto gli sforzi fatti dal vettore per arrivare a soluzioni sostenibili in risposta alle carenze sotto il profilo della sicurezza individuate durante le ispezioni SAFA e ha invitato urgentemente le autorità competenti del Madagascar a potenziare le proprie attività di sorveglianza al fine di assicurare un'attuazione effettiva del piano di azioni correttive e preventive dell'operatore senza ingiustificati ritardi.
- (73) Tenendo conto delle numerose e ripetute carenze sotto il profilo della sicurezza individuate durante i controlli di

rampa sull'aeromobile del tipo B-767 operato da Air Madagascar e dell'incapacità della compagnia di attuare finora un adeguato piano di azioni correttive e preventivo, nonché della mancanza di un'adeguata attività di sorveglianza in materia di sicurezza da parte delle competenti autorità del Madagascar sulle operazioni di questo vettore, la Commissione, seguendo il parere del comitato di sicurezza aerea, ritiene che il vettore aereo in questione non debba essere autorizzato a operare all'interno dell'Unione con i suoi aeromobili del tipo Boeing B-767. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che Air Madagascar debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato B e le sue attività debbano essere soggette a restrizioni per escludere tutti gli aeromobili del tipo Boeing B-767. Il suddetto vettore dovrebbe essere autorizzato a operare nell'Unione con gli altri tipi di aeromobili che figurano sul suo COA secondo l'allegato B.

- (74) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte di Air Madagascar delle norme di sicurezza pertinenti, rendendo prioritarie le ispezioni di rampa da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione ai sensi del regolamento (CE) n. 351/2008.

Vettori aerei del Mozambico

- (75) È stata comprovata l'incapacità delle autorità responsabili della sorveglianza dei vettori aerei certificati nel Mozambico di attuare e fare applicare le norme pertinenti in materia di sicurezza, come hanno dimostrato i risultati dell'audit effettuato dall'ICAO, nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) nel gennaio 2010. L'audit in questione ha evidenziato numerose gravi carenze per quanto riguarda la capacità delle autorità dell'aviazione civile del Mozambico di esercitare le proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza aerea. Al momento della pubblicazione della relazione finale dell'ICAO, oltre il 77 % delle norme ICAO non era effettivamente rispettato. Nel caso di alcuni aspetti critici come la fornitura di personale tecnico qualificato, più del 98 % delle norme ICAO non veniva effettivamente rispettato. Per quanto riguarda la risoluzione delle preoccupazioni in materia di sicurezza, più del 93 % delle norme ICAO non veniva effettivamente attuato.
- (76) In seguito all'audit USOAP effettuato nel Mozambico, l'ICAO ha notificato a tutti gli Stati che sono parti della Convenzione di Chicago, l'esistenza di gravi preoccupazioni in materia di sicurezza concernenti la sorveglianza di vettori titolari di licenza del Mozambico⁽¹⁾, in quanto la procedura di certificazione seguita nel Mozambico per il rilascio di un certificato di operatore aereo (COA) non soddisfa tutte le disposizioni applicabili previste dall'allegato 6 dell'ICAO. In particolare, i 15 vettori aerei del Mozambico, tra i quali figurano vettori internazionali, operano ancora con certificati di operatore aereo (COA) rilasciati sulla base dei regolamenti precedenti che sono stati abrogati. Le competenti autorità del Mozambico (IACM) non hanno esaminato tutti gli aspetti specifici relativi alla procedura di certificazione che precede il rilascio di un COA, e la IACM non è quindi in grado

⁽¹⁾ Constatazione ICAO OPS/01.

di garantire che tutti i 15 titolari di COA soddisfino le disposizioni dell'allegato 6 e le normative nazionali necessarie per effettuare operazioni di volo internazionali. Inoltre, la IACM non effettua da più di due anni ispezioni sui vettori aerei.

- (77) È comprovata l'incapacità delle autorità competenti del Mozambico di correggere in modo efficace i rilievi per non conformità mossi dall'ICAO, come dimostra la circostanza che una parte significativa dei piani di azione correttivi proposti dalle suddette autorità per porre rimedio ai rilievi di non conformità mossi dall'ICAO non sono stati giudicati accettabili da quest'ultima. È il caso in particolare del rilievo significativo sotto il profilo della sicurezza mosso dall'ICAO che rimane irrisolto. Inoltre, le competenti autorità del Mozambico hanno comunicato che l'attuazione dei piani di azione correttivi ha subito dei ritardi.
- (78) La Commissione, visti i risultati dell'audit USOAP dell'ICAO, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti del Mozambico (IACM) nel marzo 2010, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività dei vettori aerei titolari di licenze di tale Stato e chiedendo chiarimenti sulle iniziative adottate dalle autorità competenti per rispondere ai rilievi mossi dall'ICAO.
- (79) IACM ha presentato della documentazione tra l'aprile 2010 e l'aprile 2011 e ha illustrato la propria posizione al Comitato di sicurezza aerea il 6 aprile 2011. IACM ha indicato che in seguito alla presentazione all'ICAO del piano di azione correttivo summenzionato, sono iniziate le prime fasi della sua attuazione. In particolare è stato precisato che è in atto una riforma dell'IACM, al fine di rafforzare in modo significativo la sua indipendenza e la sua capacità di sorveglianza e che in attesa dell'assunzione di un numero sufficiente di ispettori qualificati l'IACM ha stipulato contratti con consulenti esterni per sostenere le attività di sorveglianza. Tuttavia, secondo il parere del comitato di sicurezza aerea, IACM non ha fornito le prove di disporre da sola di risorse sufficienti per garantire la sorveglianza di tutti i vettori aerei certificati in Mozambico. È stato comunicato che 13 vettori aerei sono certificati in Mozambico e che sono stati in grado, con il sostegno dei suddetti consulenti, di ricertificarne 8 di essi nel 2010 in conformità ai regolamenti sull'aviazione civile del Mozambico, inclusi tre vettori aerei che effettuano voli internazionali: Mozambique Airlines, Mozambique Express and Trans Airways. Tuttavia, secondo il parere del comitato di sicurezza aerea, non sono state fornite le prove che questi vettori sono soggetti a una sorveglianza continua in linea con le norme di sicurezza applicabili. Infine, è stato confermato che 5 vettori aerei, che effettuano unicamente voli interni, continuano a operare con COA che erano stati rilasciati sulla base di regolamenti precedenti che sono stati abrogati; IACM tuttavia non ha fornito questi certificati. Inoltre, le gravi preoccupazioni sotto il profilo della sicurezza notificate dall'ICAO a questo riguardo restano tali.
- (80) Mozambique Airlines (LAM) ha presentato dichiarazioni scritte e ha esposto verbalmente la propria posizione al comitato di sicurezza aerea il 6 aprile 2011. LAM ha confermato di essere stato ricertificato il 6 aprile 2010 sulla base dei regolamenti dell'aviazione civile del Mozambico. Questo COA, che scadeva il 5 aprile, è stato tuttavia rinnovato il 6 aprile 2011 da IACM con una limitazione diretta a escludere gli avvicinamenti con bassa visibilità della Cat III in quanto è stato confermato che il vettore non aveva le autorizzazioni per effettuare questi avvicinamenti. Mozambique Express (MEX) ha presentato dichiarazioni scritte ed ha esposto verbalmente la propria posizione al comitato di sicurezza aerea il 6 aprile 2011. MEX ha confermato di essere stato ricertificato nell'aprile 2010 sulla base dei regolamenti dell'aviazione civile del Mozambico, sebbene quattro aeromobili del tipo Embraer 120 siano operati senza essere equipaggiati del dispositivo E-GPWS (TAWS).
- (81) La Commissione e il comitato di sicurezza aerea riconoscono gli sforzi intrapresi per riformare il sistema dell'aviazione civile nel Mozambico e i primi passi compiuti per correggere le carenze in materia di sicurezza riferite dall'ICAO. Tuttavia, in base ai criteri comuni, in attesa dell'effettiva attuazione di adeguate azioni correttive in grado di correggere le carenze individuate dall'ICAO e in particolare le gravi criticità sotto il profilo della sicurezza, si ritiene che le autorità competenti del Mozambico, per il momento, non siano in grado di attuare e applicare le pertinenti norme di sicurezza a tutti i vettori aerei che si trovano sotto il loro controllo regolamentare. Pertanto tutti i vettori aerei certificati nel Mozambico devono essere soggetti a divieto operativo e inseriti quindi nell'elenco di cui all'allegato A.
- (82) Le autorità competenti del Portogallo hanno comunicato di aver accettato di fornire assistenza tecnica alle competenti autorità del Mozambico e hanno iniziato a farlo. Tale assistenza tecnica in particolare comprenderà la formazione di personale qualificato e le procedure nell'area dell'esercizio della sorveglianza.
- (83) La Commissione e il comitato di sicurezza aerea esortano il Mozambico a continuare a cooperare pienamente con l'ICAO per convalidare un piano di azione correttivo adeguato per porre rimedio alle carenze individuate da tale organizzazione e per convalidare i progressi compiuti nella sua attuazione attraverso una missione ICVM a tempo opportuno. La Commissione europea, con il sostegno dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, nonché gli Stati membri, è pronta a prendere in considerazione la fornitura di assistenza tecnica se necessario a questo riguardo.
- (84) La Commissione, seguendo il parere del comitato di sicurezza aerea, sarà pronta a riesaminare la situazione sulla base di solide prove che l'attuazione del piano di azione presentato all'ICAO è sufficientemente avanzato.

Vettori aerei della Federazione russa

- (85) Facendo seguito ad una visita, avvenuta nel dicembre 2010, della Commissione alla Federazione russa, le autorità competenti di quest'ultima hanno trasmesso delle informazioni relative ai COA di alcuni vettori aerei russi per i quali, nel corso di ispezioni di rampa SAFA, erano stati mossi diversi rilievi maggiori. Inoltre, nel corso delle consultazioni, in data 8 marzo, le autorità competenti della Federazione russa si sono impegnate a trasmettere alla Commissione le informazioni seguenti: a) risultati delle attività di vigilanza delle autorità russe su determinati vettori russi; b) attuazione di azioni correttive da parte di questi vettori per risolvere i problemi individuati nel corso delle ispezioni di rampa SAFA; e c) elenco dei COA di determinati vettori aerei russi che volano nell'UE.
- (86) Sulla base delle informazioni presentate dalle competenti autorità della Federazione russa, i seguenti aeromobili che figurano sui COA di determinati vettori aerei non sono attualmente conformi alle norme ICAO e il comitato di sicurezza aerea invita urgentemente la Commissione a cercare di chiarire le operazioni internazionali di questi aeromobili con le autorità competenti della Federazione russa:
- a) Air Company Yakutia: aeromobile Antonov AN-140 con marca di immatricolazione RA-41250; AN-24RV con marche di immatricolazione RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; RA-47363 AN-26 con marca di immatricolazione RA-26660; aeromobile Tupolev TU-154M con marche di immatricolazione RA-85007, RA-85707 e 85794.
 - b) Atlant Soyuz: aeromobile Tupolev TU-154M con marche di immatricolazione RA-85672 e RA-85682, precedentemente operati da Atlant Soyuz questi aeromobili sono entrambi operati attualmente da altri vettori aerei certificati nella Federazione russa.
 - c) Gazpromavia: aeromobile Tupolev TU-154M con marche di immatricolazione RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40 con marche di immatricolazione RA-87511, RA-88300 e RA-88186; Yak-40K con marche di immatricolazione RA-21505, RA-98109 e RA-8830; Yak-42D con marca di immatricolazione 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: aeromobile Tupolev TU-154B: con marche di immatricolazione RA-85494 e RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: l'aeromobile del tipo TU-154M con marca di immatricolazione RA-85672 precedentemente su COA di Krasnoyarsky Airlines, revocato nel 2009, è attualmente operato da Atlant Soyuz; l'aeromobile dello stesso tipo con marca di immatricolazione RA-85682 è operato da un altro vettore certificato nella Federazione russa.
 - f) Kuban Airlines: aeromobile Yakovlev Yak-42 con marche di immatricolazione RA-42331, RA-42350, RA-42538 e RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: aeromobile Tupolev TU-154B con marca di immatricolazione 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) Moscovia Airlines: aeromobile Antonov AN-12 RA-12193 e RA-12194.
 - i) Tatarstan Airlines: aeromobili Yakovlev Yak-42D con marche di immatricolazione RA-42374 e RA-42433.
 - j) Ural Airlines: aeromobile Tupolev TU-154B: con marca di immatricolazione RA-85508 (gli aeromobili RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 e RA-85432 attualmente non sono operati per ragioni finanziarie).
 - k) UTair: aeromobile Tupolev TU-154M con marche di immatricolazione RA-85733, RA-85755, RA-85806 e RA-85820; tutti (24) 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 aeromobili Yakovlev Yak-40: RA-87348 (attualmente non operato per motivi finanziari), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 e RA-88280; gli aeromobili dello stesso tipo con marche di immatricolazione RA-87292 e RA-88244 sono stati ritirati; 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 con marche di immatricolazione RA-46388 e RA-87348 attualmente non sono operati per ragioni finanziarie; gli aeromobili AN-24B (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): l'aeromobile Tupolev TU-134 con marca di immatricolazione RA-65979, gli aeromobili RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65555 sono operati da un altro vettore russo; l'aeromobile Ilyushin IL-18 con marca di immatricolazione RA-75454 è operato da un altro vettore russo; gli aeromobili Yakovlev Yak-40 con marche di immatricolazione RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 e RA-88200 sono operati da un altro vettore russo.

- m) Russair: aeromobili Tupolev TU-134-A3 con marche di immatricolazione RA65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 e RA-65691.
- n) Kosmos: aeromobili Tupolev TU-134-A3 con marche di immatricolazione RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557, TU-65566 e TU-134-B con marca di immatricolazione RA-65574.
- o) The 224th-Flight Unit State Airlines: aeromobile Ilyushin IL-76MD con marche di immatricolazione RA-76638 e RA-78750.
- p) Daghestan Airlines: aeromobile Tupolev TU-134B con marca di immatricolazione RA-65569.
- q) Kogalymavia: aeromobile Tupolev TU-134A3 con marche di immatricolazione RA-65943, RA-65045, RA-65943 e RA-65944; aeromobile Tupolev TU-154B2 con marca di immatricolazione RA-85522.
- (87) La Commissione e il comitato di sicurezza aerea prendono atto delle dichiarazioni dell'autorità competente della Federazione russa e intendono perseguire una soluzione sostenibile dei casi di non conformità in materia di sicurezza individuati attraverso ulteriori consultazioni tecniche con le autorità competenti della Federazione russa.
- (88) Nel frattempo, gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte dei vettori aerei russi delle pertinenti norme di sicurezza rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili di questi vettori, ai sensi del regolamento (CE) n. 351/2008, mentre la Commissione continuerà a monitorare da vicino le iniziative da loro adottate.
- Ukrainian Mediterranean Airlines**
- (89) Il vettore Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) ha chiesto di essere sentito dal comitato di sicurezza aerea e ha presentato preventivamente delle dichiarazioni scritte. Ha comunicato che in seguito ai suoi piani di rinnovo della flotta gli aeromobili del tipo DC-9 51 non sono più operati. Ha comunicato inoltre di essere stato ricertificato dall'autorità ucraina per l'aviazione civile (UKR SAA) nel gennaio 2011 e di aver ricevuto un COA valido per 2 anni.
- (90) UMAir ha inoltre fornito della documentazione diretta a dimostrare che tutte le azioni correttive conseguenti alle visite UE del maggio e dell'ottobre 2009 sono state eseguite. Inoltre, ha fornito della documentazione concernente la verifica del grado di attuazione dell'azione correttiva per risolvere i rilievi mossi da UKR SAA nel corso delle attività di sorveglianza. Esso ha inoltre presentato una relazione di indagine su un grave inconveniente avvenuto a Beirut il 21 settembre 2010. In base a tale relazione l'atterraggio di emergenza dell'aeromobile DC-9-51 con marca di immatricolazione UR-CBY, avvenuto poco dopo il decollo, è stato dovuto allo spegnimento del motore, causato molto probabilmente dall'impatto con un volatile. Tuttavia, la relazione ha anche rivelato che il manuale operativo di UMAir non conteneva una procedura di crisi da seguire in caso di inoperatività di un motore.
- (91) Dato che la relazione su un'ispezione di rampa effettuata nell'UE ⁽¹⁾ il 28 febbraio 2011 sull'aeromobile UR-CHN operatore dal vettore in questione aveva rivelato gravi carenze, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni al vettore. In seguito a tale richiesta il vettore ha fornito della documentazione sulle specifiche operative e il certificato di aeronavigabilità per l'aeromobile MD83 con marca di immatricolazione UR-CHN che attesta che esso è equipaggiato con l'attrezzatura obbligatoria prevista dall'ICAO.
- (92) Il vettore è stato invitato ad una riunione tecnica il 25 marzo 2011 per chiarire le questioni ancora aperte. Durante e dopo la riunione esso ha fornito particolari sui risultati degli audit interni, le ispezioni e i controlli di rampa e le rispettive misure correttive prese e ha indicato che il suo attuale manuale operativo contiene tutte le necessarie procedure normali, in caso di anomalie e di emergenza e prevede frequenti addestramenti su simulatori.
- (93) UKR SAA ha chiesto di poter esporre la propria posizione al comitato di sicurezza aerea, cosa che è avvenuta il 6 aprile 2011, quando ha presentato la procedura di ispezione e verifica e di relazione sull'attuazione delle misure correttive prese dai vettori aerei sotto la sua sorveglianza ai fini della sicurezza, tra cui UMAir. UKR SAA ha confermato che UMAir aveva corretto tutte le criticità individuate durante la visita UE di maggio e ottobre 2009. UKR SAA ha inoltre dichiarato di continuare ad adempiere alle proprie responsabilità in quanto Stato di immatricolazione e Stato dell'operatore rispetto alle attività di wet leasing di UMAir.
- (94) il comitato di sicurezza aerea ha apprezzato i miglioramenti raggiunti da UMAir nell'attuazione delle norme di sicurezza internazionali e la sospensione delle operazioni dell'aeromobile DC-9-51, nonché le dichiarazioni espresse da UKR SAA e ha ritenuto che le attività di questo vettore aereo non dovrebbero essere più soggette a restrizioni. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) debba essere depennato dall'elenco di cui all'allegato B.
- (95) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte di UMAir delle norme di sicurezza pertinenti, rendendo prioritarie le ispezioni di rampa da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione ai sensi del regolamento (CE) n. 351/2008.

(1) SCAA-2011-30

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

(96) 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 comunitario aggiornato il 22 novembre 2010, né da parte delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare dei suddetti vettori aerei. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano continuare a restare soggetti a un divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B), a seconda dei casi.

(97) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di 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 19 aprile 2011.

*Per la Commissione,
a nome del presidente
Siim KALLAS
Vicepresidente*

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA ⁽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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Repubblica del Ghana
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica islamica di Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Repubblica islamica di Afghanistan
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	AO 008-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	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
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	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 sorveglianza dell'applicazione 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	ABB	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)

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
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)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
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)

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
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione 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/a	Guinea equatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guinea equatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia e Metro Batavia, compresi i seguenti:			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
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

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
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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica d'Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica d'Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica d'Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica d'Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MEGANTARA	121-025	MKE	Repubblica d'Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica d'Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica d'Indonesia
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

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
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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakistan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Repubblica del Kazakistan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Repubblica del Kazakistan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Repubblica del Kazakistan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Repubblica del Kazakistan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Repubblica del Kazakistan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Repubblica del Kazakistan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Repubblica del Kazakistan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Repubblica del Kazakistan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Repubblica del Kazakistan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Repubblica del Kazakistan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Repubblica del Kazakistan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Repubblica del Kazakistan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Repubblica del Kazakistan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Repubblica del Kazakistan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Repubblica del Kazakistan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Repubblica del Kazakistan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Repubblica del Kazakistan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Repubblica del Kazakistan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Repubblica del Kazakistan

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
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Repubblica del Kazakistan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Repubblica del Kazakistan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Repubblica del Kazakistan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Repubblica del Kazakistan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Repubblica del Kazakistan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Repubblica del Kazakistan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Repubblica del Kazakistan
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Repubblica del Kazakistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
ASIAN AIR	36	AZZ	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN AIRLINE	Sconosciuto	KGA	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme.			Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			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
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	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 della Mauritania responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica islamica di Mauritania
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Repubblica islamica di Mauritania
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Mozambico
MOZAMBIQUE AIRLINES — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Repubblica del Mozambico
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 del 2010	MXE	Repubblica del Mozambico
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
HELICOPTEROS CAPITAL	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFA MOZAMBIQUE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
UNIQUE AIR CHARTER	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAFARI AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
ETA AIR CHARTER LDA	04 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM-TTA SA	07 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AERO-SERVICOS SARL	08 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
VR CROPSPRAYERS LDA	06 del 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
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	2010030	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	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
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
BEACON	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Repubblica delle Filippine
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	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Repubblica delle Filippine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine

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
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Repubblica delle Filippine
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Repubblica delle Filippine
WORLD AVIATION, CORP.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
YOKOTA AVIATION, INC.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZENITH AIR, INC.	2009012	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Repubblica delle Filippine
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di São Tomé e Príncipe responsabili della sorveglianza 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

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
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	Sconosciuto	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Repubblica del Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Repubblica del Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Repubblica del Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Repubblica del Sudan
ALMAJARA AVIATION	Sconosciuto	MJA	Repubblica del Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Repubblica del Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	056	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
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'UNIONE EUROPEA ⁽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	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
Air Koryo	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU - 204	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	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)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Repubblica del Ghana	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo DC8-63F	L'intera flotta, tranne: 9G-TOP e 9G-RAC	Repubblica del Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Boeing B-737-300, 2 aeromobili del tipo ATR 72-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-320 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300	L'intera flotta, tranne: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Repubblica del Madagascar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Comore
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

⁽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	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo A-300, 8 aeromobili del tipo A-310, 1 aeromobile B-737	L'intera flotta, tranne: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBB EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Repubblica islamica dell'Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica 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

⁽¹⁾ Afrijet è autorizzato ad utilizzare unicamente gli aeromobili specificamente indicati per le sue operazioni correnti nell'Unione europea.

⁽²⁾ Air Astana è autorizzato ad utilizzare unicamente gli aeromobili specificamente indicati per le sue operazioni correnti nell'Unione europea.

⁽³⁾ Gabon Airlines è autorizzato ad utilizzare unicamente gli aeromobili specificamente indicati per le sue operazioni correnti nell'Unione europea.

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