

REGOLAMENTO (UE) N. 1071/2010 DELLA COMMISSIONE

del 22 novembre 2010

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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, del 22 marzo 2006, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 ⁽²⁾.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri hanno comunicato alla Commissione informazioni pertinenti nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni pertinenti sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o, quando ciò non era possibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme nei loro confronti, indicando i fatti salienti e le considerazioni atte a motivare una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione 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 es-

sere ascoltati entro 10 giorni lavorativi dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione delle regole tecniche e delle 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) Il Comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea e della Commissione in merito alle principali conclusioni operative decise nel corso dell'ultima riunione del Gruppo di indirizzo SAFA (ESSG) che si è svolta a Vienna il 28 e 29 ottobre 2010. In particolare è stato informato in merito all'approvazione da parte dell'ESSG dell'introduzione, su base volontaria, di un numero minimo di ispezioni da effettuare da parte degli Stati membri a partire dal 2011.
- (7) Il comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni relative all'analisi delle relazioni sugli audit approfonditi in materia di sicurezza effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) e sui risultati delle attività di cooperazione tra la Commissione e l'ICAO nelle aree della sicurezza e in particolare sulle possibilità di scambio di informazioni relative al livello di conformità alle norme di sicurezza internazionali e alle pratiche raccomandate.
- (8) Facendo seguito alle conclusioni dell'assemblea generale dell'ICAO, la Commissione ha dato mandato all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) di coordinare l'analisi regolare delle relazioni degli audit approfonditi in materia di sicurezza svolti dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) nel quadro dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP), eseguita da esperti degli Stati membri nell'ambito di un gruppo di lavoro istituito dal comitato per la sicurezza aerea. Gli Stati membri sono invitati a nominare degli esperti per contribuire a questa importante compito.

⁽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.

- (9) Il comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) e della Commissione in merito ai progetti di assistenza tecnica eseguiti in paesi che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 2111/2005. È stato informato in merito alle richieste di ulteriore assistenza e cooperazione tecnica dirette a migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile al fine di risolvere i casi di non conformità alle norme internazionali applicabili.
- (10) Il comitato per la sicurezza aerea è stato informato inoltre delle azioni di attuazione adottate dall'AESA e dagli Stati membri per garantire 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.
- (11) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei dell'Unione europea

- (12) In base alle informazioni ottenute attraverso i controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei dell'Unione, nonché tramite ispezioni e audit effettuati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di attuazione. Essi hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito alle seguenti misure: la Grecia ha comunicato la revoca del certificato di operatore aereo (COA) e della licenza di esercizio di Hellas Jet il 2 novembre 2010 in seguito alla sospensione delle attività avvenuta il 30 aprile 2010; la Germania ha comunicato la sospensione del COA del vettore aereo ACH Hamburg il 27 ottobre 2010 e le limitazioni imposte al COA del vettore aereo Advance Air Luftfahrtgesellschaft il 30 settembre 2010 al fine di escludere un aeromobile con marca di immatricolazione D-CJJI; la Spagna ha confermato che il COA di Baleares Link Express continua a essere sospeso dal 9 giugno 2010; la Svezia ha comunicato che il COA di Viking Airlines AB è stato sospeso il 29 ottobre 2010.
- (13) Le autorità competenti del Portogallo hanno comunicato che in seguito alle gravi preoccupazioni espresse in merito alla sicurezza delle operazioni e al mantenimento della aeronavigabilità degli aeromobili utilizzati da due vettori aerei portoghesi, LUZAIR e WHITE, e alle consultazioni avute con la Commissione il 25 ottobre 2010, hanno deciso di aumentare la sorveglianza continua dei suddetti vettori al fine di assicurare la tempestiva attuazione di un piano di azioni correttive adeguato. Il Portogallo ha informato il comitato per la sicurezza aerea in merito ai miglioramenti constatati nelle prestazioni del vettore aereo White. La Commissione ha preso atto delle misure annunciate. L'AESA procederà ad un'ispezione di standardizzazione in Portogallo nell'ambito del regolamento (CE) n. 216/2008. Il comitato per la sicurezza aerea verrà opportunamente informato in merito ai risultati di questa visita nel corso della prossima riunione.

Vettori aerei della Repubblica islamica di Afghanistan

Kam Air

- (14) Si riscontrano gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Kam Air certificato nella Repubblica islamica di Afghanistan. L'11 agosto 2010 un aeromobile Kam Air del tipo DC8, immatricolato YA-VIC, ha colpito con la coda la pista e la superficie erbosa oltre la pista prima di innalzarsi durante la fase di decollo dall'aeroporto di Manston (Regno Unito). Le indagini condotte dalle autorità del Regno Unito su questo grave incidente hanno portato a concludere che sussistono gravi carenze sotto il profilo del controllo operativo della flotta di DC8 di Kam Air. Il Regno Unito ha pertanto imposto un divieto operativo nazionale ai DC8 di Kam Air a partire dal 2 settembre 2010.
- (15) Inoltre, le autorità competenti dell'Austria hanno individuato un notevole numero di gravi carenze sotto il profilo della sicurezza durante un'ispezione a terra SAFA effettuata il 16 settembre 2010, su un aeromobile di Kam Air del tipo Boeing B767, con marca di immatricolazione YA-KAM⁽¹⁾. I risultati di questa ispezione a terra SAFA hanno portato l'Austria a concludere che sussistono gravi carenze da parte di Kam Air nelle aree delle procedure operative, dell'equipaggiamento, della movimentazione e del carico merci. Alla luce delle carenze individuate durante l'indagine effettuata nel Regno Unito e della convergenza di tali carenze con quelle individuate durante l'ispezione a terra SAFA eseguita all'aeroporto di Vienna, l'Austria ha imposto un divieto nazionale su tutte le operazioni di Kam Air a partire dal 17 settembre 2010.
- (16) Ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005 il comitato per la sicurezza aerea è stato informato in merito alle misure decise dai due Stati membri.
- (17) Il 6 ottobre 2010 le autorità competenti della Repubblica islamica di Afghanistan (MoTCA) e rappresentanti di Kam Air hanno incontrato la Commissione e rappresentanti degli Stati membri per discutere le circostanze relative all'incidente di Manston e all'ispezione SAFA in Austria.
- (18) In occasione della riunione il vettore in questione non è stato in grado di dimostrare di essere in grado di conformarsi alle norme di sicurezza internazionali pertinenti. Per quanto riguarda l'aeromobile del tipo DC8, esso è entrato in servizio nel marzo 2010 senza un'adeguata supervisione della gestione e senza che venisse impartito agli equipaggi l'addestramento adeguato per far volare questo aeromobile. Inoltre gli equipaggi dovevano ancora completare l'addestramento pertinente anche se l'aeromobile continuava ad essere utilizzato per effettuare voli commerciali internazionali. Per di più, il vettore non ha fornito alcuna prova che l'equipaggio del volo fosse preparato alle sue mansioni di volo al momento del grave incidente avvenuto nel Regno Unito. Per quanto riguarda l'aeromobile del tipo Boeing B-767, Kam Air ha spiegato

⁽¹⁾ ACG-2010-335.

che l'aeromobile con marche di immatricolazione YA-KAM, che è stato sottoposto all'ispezione a terra in Austria, era al suo primo volo dopo essere rimasto fermo in parcheggio per un lungo periodo e non era stato adeguatamente preparato prima di essere utilizzato nel volo per Vienna. Inoltre, il vettore aereo ha spiegato che, a causa dell'introduzione del DC8, le sue risorse gestionali avevano subito uno sforzo eccessivo e non era stato in grado di assicurare che venissero espletate le appropriate procedure di sicurezza prima della partenza dell'aeromobile.

- (19) Il vettore Kam Air ha chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, al quale ha esposto la propria posizione il 9 novembre 2010. Kam Air ha informato la Commissione che non utilizzava più l'aeromobile del tipo DC 8. Inoltre, pur avendo esaminato le circostanze che avevano portato ai divieti nel Regno Unito e in Austria, Kam Air non ha potuto identificare carenze sistemiche al suo interno che spiegassero le non conformità identificate alle norme ICAO.
- (20) Alla riunione del 6 ottobre 2010, MoTCA non è stata in grado di spiegare l'esistenza di due diverse specifiche operative per Kam Air firmate lo stesso giorno (29 settembre 2010) su una delle quali il DC8 figurava, mentre sull'altra era stato rimosso. Non era quindi chiaro se Kam Air avesse ottenuto l'autorizzazione a effettuare operazioni con l'aeromobile del tipo DC8 a partire da tale data. Inoltre, MoTCA non è stata in grado di presentare i risultati di eventuali certificazioni e attività di sorveglianza effettuate su Kam Air.
- (21) Alla luce delle constatazioni che precedono, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore aereo Kam Air non ottemperi ai criteri comuni e debba quindi essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.

Sorveglianza globale in materia di sicurezza dei vettori aerei dell'Afghanistan

- (22) È stato comprovato che le autorità competenti della Repubblica islamica di Afghanistan non sono attualmente in grado di attuare e applicare le pertinenti norme in materia di sicurezza ed esercitare la sorveglianza sugli aeromobili utilizzati dai vettori aerei sottoposti alla loro autorità di regolamentazione in conformità agli obblighi della Convenzione di Chicago. Come dichiarato da MoTCA il 6 ottobre 2010, l'autorità ha attualmente notevoli difficoltà a conformarsi ai propri obblighi internazionali in tutti gli elementi critici di un sistema di sicurezza. Essa attualmente dipende totalmente dalle capacità fornite dall'ICAO per condurre le ispezioni ed ha dichiarato che, a causa della mancanza di personale qualificato, essa ha rilasciato certificati di aeronavigabilità per alcuni aeromobili senza effettuare le ispezioni pertinenti. Inoltre, la legislazione primaria relativa alle attività aeronautiche è ampiamente superata (1972); è stato presentato al Go-

verno, per approvazione, un disegno di legge senza che vi siano indicazioni sulla data di adozione. Inoltre i regolamenti operativi avevano solo natura non vincolante (circolari consultive).

- (23) MoTCA ha chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, al quale ha esposto la propria posizione il 9 novembre 2010. Essa ha riconosciuto che la propria attività di supervisione finora non è stata in grado di garantire in modo adeguato che i vettori aerei certificati in Afghanistan ottemperassero alle norme ICAO. MoTCA ha però informato la Commissione di aver deciso di astenersi dal rilascio di ulteriori certificati di operatore aereo, di aver cambiato la propria struttura interna di gestione e di aver vietato l'utilizzo di aeromobili del tipo AN 24. Inoltre, è stata appena convertita in legge una nuova serie di regolamenti aeronautici e MoTCA sta preparandosi a ricertificare tutti i vettori in Afghanistan secondo questi nuovi regolamenti.
- (24) La Commissione ha preso atto delle condizioni estremamente difficili nelle quali MoTCA si trova ad operare e ha accolto con favore l'impegno espresso dall'autorità competente di migliorare la situazione in futuro. Tuttavia, la Commissione ha constatato che, attualmente, MoTCA non è in grado di espletare correttamente le proprie responsabilità in quanto autorità di certificazione e di garantire che i suoi vettori internazionali ottemperino alle norme di sicurezza internazionali.
- (25) Per questi motivi, sulla base dei criteri comuni, si è ritenuto che tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica islamica di Afghanistan debbano essere inclusi nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei della Repubblica del Ghana

- (26) In seguito alle misure imposte dal regolamento (UE) n. 791/2010, del 6 settembre 2010 ⁽¹⁾, a due vettori aerei certificati in Ghana, Meridian Airways e Airlift International (GH) Ltd, le autorità competenti della Repubblica del Ghana (GCAA) hanno chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, svoltasi il 10 novembre 2010.
- (27) Nel corso della loro presentazione, GCAA ha spiegato nei dettagli le iniziative prese per affrontare le carenze individuate presso i vettori Meridian Airways, Air Charter Express e Airlift International e ha descritto i miglioramenti che stava introducendo nel sistema di supervisione del Ghana, tra cui l'obbligo per tutti i vettori aerei certificati in Ghana di svolgere la propria attività in questo paese. GCAA ha inoltre informato il comitato di aver effettuato un'ispezione dell'aeromobile del tipo DC 8, con marca di immatricolazione 9G-RAC, utilizzato da Airlift International e ha confermato che sono state affrontate le non conformità individuate dal Regno Unito.

⁽¹⁾ GU L 237 dell'8.9.2010, pag. 10.

(28) La Commissione ha preso atto della volontà di GCAA di affrontare le carenze riscontrate nella attività di supervisione investendo ulteriori risorse e ha accolto con favore la decisione di obbligare i vettori aerei certificati in Ghana a ritrasferirsi in Ghana e a mantenere la propria sede principale di attività in questo paese per consentire alle autorità dell'aviazione civile di garantire una supervisione adeguata. Per sostenere gli sforzi compiuti da GCAA per migliorare il proprio sistema di supervisione, la Commissione ha chiesto all'Agenzia europea per la sicurezza aerea di fornire un'assistenza tecnica con una visita nel corso della prima parte del 2011.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) Il vettore Airlift International (GH) Ltd ha chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, al quale ha esposto la propria posizione il 10 novembre 2010. Il vettore aereo ha presentato i miglioramenti ottenuti nella propria struttura organizzativa, a livello di politica e procedure, risorse e conformità regolamentare. Il vettore ha confermato che gli aeromobili 9G-SIM e 9G-FAB restano in deposito in attesa di decisioni sulle azioni di manutenzione da effettuare per ripristinarne l'aeronavigabilità prima di riprendere le operazioni. Il vettore condivide il parere di GCAA che le carenze precedentemente individuate nell'aeromobile 9G-RAC sono state adeguatamente corrette.

(30) La Commissione ha preso atto dei progressi compiuti dal vettore nel porre rimedio alle carenze individuate in materia di sicurezza. Alla luce di quanto precede, in base ai criteri comuni, si ritiene che l'aeromobile del tipo DC8 con marca di immatricolazione 9G-RAC, debba essere tolto dall'allegato B e autorizzato ad operare nell'Unione.

(31) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte di Airlift International delle norme di sicurezza applicabili rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili di questo vettore ai sensi del regolamento (CE) n. 351/2008, mentre la Commissione continuerà a monitorarne le iniziative.

Air Charter Express

(32) Si riscontrano gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Air Charter Express certificato in Ghana. Tali carenze sono state individuate da Belgio, Francia, Germania, Paesi Bassi e Regno Unito nel corso di ispezioni a terra eseguite nell'ambito del programma SAFA⁽¹⁾.

(33) Il vettore ha incontrato la Commissione e gli Stati membri il 9 giugno 2010 per discutere i problemi emersi dalle ispezioni SAFA e si è dichiarato pronto a presentare un piano di azioni correttive per rimediare alle carenze riscontrate.

(34) Il vettore Air Charter Express ha chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, al quale ha esposto la propria posizione il 10 novembre 2010. Il vettore ha descritto le iniziative intraprese finora nell'ambito del piano di azioni correttive, in particolare nelle aree delle procedure, del controllo operativo, della manutenzione e dell'addestramento e ha confermato che i lavori sulle azioni correttive stanno continuando.

(35) La Commissione ha preso atto dei progressi compiuti dal vettore in questione e ha sottolineato la necessità di fare in modo che le misure correttive e di prevenzione adottate da Air Charter Express siano effettivamente attuate per evitare che si riproducano le carenze sotto il profilo della sicurezza riscontrate durante le ispezioni a terra dei suoi aeromobili. Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte di Air Charter Express delle norme di sicurezza applicabili rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili di questo vettore ai sensi del regolamento (CE) n. 351/2008, mentre la Commissione continuerà a monitorarne le iniziative.

Vettori aerei del Kazakistan

(36) Come prevede il regolamento (CE) n. 1144/2009 la Commissione ha proseguito attivamente le consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan al fine di seguire i progressi di tali autorità nell'attuazione del piano di misure correttive istituito dallo Stato per porre rimedio alle carenze individuate dall'ICAO durante l'approfondito audit in materia di sicurezza, effettuato nell'aprile 2009 nel quadro del suo Universal Safety Oversight Audit Programme e, in particolare, ai gravi problemi di sicurezza notificati dall'ICAO a tutti gli Stati parti della Convenzione di Chicago.

(37) In seguito alle consultazioni con la Commissione svoltesi il 27 settembre 2010, le autorità competenti del Kazakistan (CAC) sono state sentite dal comitato per la sicurezza aerea il 10 novembre 2010. Esse hanno comunicato che stavano ulteriormente progredendo nell'attuazione delle azioni correttive. In particolare, il Kazakistan ha adottato una nuova legge sull'aviazione, il 15 luglio 2010, e sta lavorando su più di 100 atti di legislazione secondaria per l'attuazione della legge sull'aviazione nei prossimi mesi.

(38) Il 18 ottobre 2010 è stato adottato un primo pacchetto di questa normativa relativa all'attività aeronautica e lo stesso giorno le autorità competenti del Kazakistan hanno revocato il COA di 15 compagnie: KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Association of amateur pilots of Kazakhstan, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ e Asia Continental Avialines.

⁽¹⁾ BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196, CAA-UK-2010-923.

- (39) Le autorità competenti del Kazakistan hanno comunicato che due dei suddetti vettori aerei, Burundayavia e Euro Asia Air International, il 28 ottobre 2010 hanno chiesto il ripristino del loro COA. In occasione della riunione del comitato per la sicurezza aerea le autorità competenti del Kazakistan non sono state in grado di chiarire qual è l'attuale situazione relativa alle attività di queste due compagnie. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che Burundayavia e Euro Asia Air International debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.
- (40) Le presentazioni fatte dalle autorità competenti del Kazakistan (CAC) in merito alle compagnie Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia e Orlan 2000 non contengono informazioni sufficienti a dimostrare che queste compagnie abbiano cessato le loro attività di trasporto aereo commerciale. CAC non è stata in grado di fornire una documentazione completa in merito ai certificati e alle approvazioni in possesso di queste compagnie dopo la revoca dei loro COA. In particolare, in merito alle suddette compagnie vi sono informazioni in base alle quali esse continuano a utilizzare grandi aeromobili da trasporto. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che in questa fase le suddette quattro compagnie debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.
- (41) Le autorità competenti del Kazakistan hanno dichiarato e fornito le prove che dimostrano che Association of Amateur Pilots of Kazakhstan, Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service e Tyan Shan Flight Center, non svolgono più attività di trasporto aereo commerciale e non sono più in possesso di una licenza di esercizio valida. Pertanto esse non sono più considerate 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 tali nove compagnie debbano essere cancellate dall'elenco di cui all'allegato A.
- (42) La Commissione approva l'ambizioso programma di riforma del sistema dell'aviazione civile intrapreso dalle autorità del Kazakistan e invita tali autorità a perseguire con determinazione i loro sforzi per attuare il piano di azioni correttive concordato con l'ICAO, concentrandosi prioritariamente sui gravi problemi di sicurezza non ancora risolti e sulla ricertificazione di tutti gli operatori sotto la loro responsabilità. La Commissione è pronta a organizzare a tempo debito, 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'attuazione del piano di azioni correttive.
- (43) È stata riscontrata e comprovata l'incapacità delle autorità responsabili della supervisione dei vettori aerei titolari di licenza rilasciata nella Repubblica islamica di Mauritania di correggere effettivamente le carenze e di risolvere i problemi in materia di sicurezza, come hanno dimostrato i risultati dell'audit effettuato nell'aprile 2008 dall'ICAO, nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). La relazione finale pubblicata nel marzo 2009 ha evidenziato numerose gravi carenze per quanto riguarda la capacità delle autorità dell'aviazione civile di esercitare le proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza. Al momento della verifica dell'ICAO oltre il 67 % delle norme ICAO non era applicato effettivamente. Per quanto riguarda la risoluzione delle carenze individuate in materia di sicurezza, l'ICAO ha riferito che più del 93 % delle norme ICAO non erano state applicate.
- (44) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Mauritania Airways certificato in Mauritania. Tali carenze sono state individuate da Francia e Spagna nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA⁽¹⁾. Mauritania Airways non ha risposto in modo adeguato alle autorità che hanno effettuato le ispezioni né ha dimostrato di aver corretto in maniera duratura tali carenze.
- (45) Nel febbraio 2010 la Commissione ha avviato consultazioni con le autorità competenti della Mauritania, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività dei vettori aerei titolari di licenza rilasciata in tale paese e chiedendo chiarimenti in merito alle iniziative intraprese dalle autorità competenti della Mauritania per rispondere alle constatazioni dell'ICAO e alle carenze riscontrate nell'ambito dei controlli SAFA. Tali consultazioni sono state seguite da uno scambio di corrispondenza avvenuto nel marzo e nell'ottobre 2010 sulle stesse questioni. Le autorità competenti della Mauritania sono state sentite inoltre dal comitato per la sicurezza aerea il 9 novembre 2010.
- (46) È accertata l'incapacità delle autorità competenti della Mauritania (ANAC) di porre rimedio in modo effettivo alle constatazioni di non conformità dell'ICAO, come dimostrato dal fatto che l'attuazione del piano di azione diretto a risolvere le carenze riscontrate dall'ICAO ha subito un ritardo. ANAC non ha fornito le prove della soddisfacente risoluzione delle criticità in questione. Ad esempio, la legge sull'aviazione civile del 1972 non è ancora stata riveduta e neppure la legislazione specifica secondaria nella stessa materia. Di conseguenza, la base giuridica per la certificazione e la supervisione continua di tutti i vettori aerei titolari di licenza della Mauritania non è conforme alle norme di sicurezza internazionali applicabili.

Vettori aerei della Repubblica di Mauritania

- (43) È stata riscontrata e comprovata l'incapacità delle autorità responsabili della supervisione dei vettori aerei titolari di licenza rilasciata nella Repubblica islamica di Mauritania

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396; AESA-E-2010-478.

(47) ANAC ha comunicato che Mauritania Airways è attualmente il solo vettore aereo certificato in Mauritania e che il COA di questo vettore è stato rinnovato l'8 luglio 2010 per un periodo limitato di 6 mesi, con scadenza il 31 dicembre 2010. ANAC, tuttavia, non ha fornito alcuna prova delle verifiche effettuate prima del rinnovo né ha trasmesso i dettagli dei piani di azione imposti per garantire che le carenze riscontrate in materia di sicurezza venissero corrette in modo duraturo. In particolare, non sono state fornite prove dell'approvazione del manuale operativo dell'operatore, della lista degli equipaggiamenti minimi, la descrizione dell'organizzazione gestionale della manutenzione dell' esercente e la descrizione dell'organismo di manutenzione.

(48) Mauritania Airways è stata sentita dal comitato per la sicurezza aerea il 9 novembre 2010 e ha comunicato di aver avviato una serie di azioni correttive per affrontare le carenze riscontrate nel corso delle ispezioni a terra SAFA, nonché dell'indagine interna condotta dopo l'incidente avvenuto al loro aeromobile nel luglio 2010. Tuttavia, questo vettore non è stato in grado di dimostrare che tali iniziative abbiano finora prodotto dei risultati. Inoltre, non ha potuto nemmeno dimostrare di avere le necessarie autorizzazioni indicate sopra.

(49) ANAC ha confermato che un aeromobile del tipo B737-700 con marca di immatricolazione TS-IEA, operato da Mauritania Airways, il 27 luglio 2010 ha subito un incidente che ha provocato diversi feriti e un danno grave all'aeromobile che si trova da allora in riparazione. Dalle prime informazioni ottenute dal vettore sono risultate diverse carenze, in particolare un'anomalia nell'estensione degli ipersostentatori di bordo d'attacco (slats) e un avvicinamento non stabilizzato.

(50) Le autorità competenti della Mauritania (ANAC) non hanno dimostrato di essere in grado di esercitare efficacemente le proprie responsabilità in materia di supervisione della sicurezza nei confronti dei vettori aerei certificati in Mauritania. Per questi motivi e sulla base dei criteri comuni, si è ritenuto che tutti i vettori certificati in Mauritania debbano essere inclusi nell'elenco di cui all'allegato A.

(51) La Commissione esorta le autorità competenti della Mauritania (ANAC) a perseguire attivamente l'attuazione del piano di azioni correttive presentato all'ICAO ed è pronta a fornire sostegno se necessario. La Commissione in particolare è pronta a organizzare, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea e l'appoggio degli Stati membri, una valutazione in loco per verificare i progressi compiuti nell'attuazione del piano di azioni correttive.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(52) Ukrainian Mediterranean Airlines, certificato in Ucraina, ha chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, audizione che si è svolta il 9 novembre 2010. Il vettore ha comunicato che sta attualmente rinnovando la propria flotta e che non utilizza più l'aeromobile del tipo DC-9. Ukrainian Mediterranean Airlines non ha però fornito le specifiche operative complete in vigore allegate al certificato di operatore aereo e non è stato in grado di precisare, nel corso dell'audizione, la flotta attualmente utilizzata. Inoltre, è stato confermato che le autorità competenti dell'Ucraina stanno effettuando un audit su Ukrainian Mediterranean Airlines nell'ambito della procedura di rinnovo del suo certificato di operatore aereo, che scade il 28 novembre 2010 e che tale procedura non è ancora stata completata. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che Ukrainian Mediterranean Airlines debba rimanere nell'elenco di cui all'allegato B.

(53) Le presentazioni fatte dopo l'audizione del vettore aereo saranno esaminate dalla Commissione e dal comitato per la sicurezza aerea alla prossima riunione di quest'ultimo.

Air Algérie

(54) In seguito all'adozione del regolamento (UE) n. 590/2010⁽¹⁾, il vettore aereo Air Algérie ha effettuato numerose ispezioni sui propri aeromobili prima della partenza per destinazioni dell'Unione. Le competenti autorità dell'Algeria, nel settembre 2010, hanno inoltre organizzato delle équipes di tecnici incaricate di eseguire ispezioni (denominate ispezioni SANAA), sulla base della metodologia SAFA, sugli aeromobili utilizzati dalla compagnia Air Algérie, in particolare quelli che operano su rotte a destinazione dell'Unione. Tali sforzi concertati dovrebbero consentire loro di individuare e risolvere una serie di carenze prima della partenza di un aeromobile. Dai risultati di tali ispezioni, tuttavia, emergono dubbi in merito alla qualità delle attività di manutenzione di questo vettore.

(55) Come previsto dal regolamento (UE) n. 590/2010 e fino alla riunione del comitato per la sicurezza aerea del 10 novembre 2010, le autorità dell'aviazione civile dell'Algeria hanno trasmesso quattro relazioni mensili relative ai mesi di giugno, luglio, agosto e settembre 2010. Tali relazioni si sono concentrate sui risultati della supervisione in materia di sicurezza condotta sulle attività di Air Algérie e sono state integrate dalle constatazioni effettuate nel corso delle ispezioni eseguite da ispettori di Air Algérie sugli aeromobili del vettore. Tali relazioni, tuttavia, non forniscono informazioni che dimostrino che le autorità competenti dell'Algeria abbiano proceduto alla valutazione di rischio e come siano presi in considerazione i risultati di tale valutazione di rischio nella procedura e programmazione di supervisione.

⁽¹⁾ GU L 170 del 5.7.2010, pag. 9.

- (56) Dato il persistere di criticità nelle aree del mantenimento della aeronavigabilità, della manutenzione, delle operazioni, nonché della sicurezza del carico a bordo, riscontrate nel corso di ispezioni SAFA, SANAA e interne ad Air Algérie e al fine di ottenere chiarimenti in merito alle relazioni mensili, l'11 ottobre 2010 si sono svolte consultazioni con l'autorità competente e con il vettore alle quali hanno partecipato l'Agenzia europea per la sicurezza aerea e uno Stato membro. Nel corso della riunione la Commissione ha preso atto dell'impegno assunto dalle autorità competenti dell'Algeria di procedere ad un'analisi approfondita delle cause e di presentare un solido piano di azioni correttive nonché tutte le informazioni pertinenti che dimostrino le iniziative prese sia dalle autorità competenti dell'Algeria che dal vettore Air Algérie per apportare una soluzione duratura alle carenze in materia di sicurezza. Il 20 ottobre 2010 è stato presentato alla Commissione un piano di azioni correttive approvato dalle autorità competenti dell'Algeria.
- (57) Il 10 novembre 2010 Air Algérie ha presentato un ulteriore piano rafforzato di azioni correttive al comitato per la sicurezza aerea. Il comitato per la sicurezza aerea ha riconosciuto gli sforzi fatti dal vettore per risolvere le carenze individuate in materia di sicurezza e ha sollecitato le autorità competenti dell'Algeria a incrementare le proprie attività di supervisione al fine di garantire il rispetto delle pertinenti norme di sicurezza. Durante la riunione del comitato per la sicurezza aerea le autorità competenti dell'Algeria hanno manifestato la volontà di rafforzare ulteriormente le loro capacità attraverso un progetto di gemellaggio. Allo scopo di sostenere gli sforzi compiuti dalle autorità competenti dell'Algeria per rafforzare la loro capacità di adempiere i propri compiti, nel febbraio 2011 verrà effettuata una missione di assistenza tecnica guidata dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea.
- (58) Nel frattempo, gli Stati membri continueranno a monitorare le prestazioni di Air Algérie nell'ambito del regolamento (CE) n. 351/2006 al fine di offrire la base per un riesame di questo caso in occasione della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.
- (59) Ai sensi del regolamento (CE) n. 1144/2009 ⁽¹⁾ tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica del Congo sono soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione e figurano nell'elenco di cui all'allegato A.
- (60) La Commissione ha informato il comitato per la sicurezza aerea in merito ai risultati di una missione di assistenza tecnica effettuata nel febbraio 2010 dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) nella Repubblica del Congo a seguito dell'audit eseguito dall'ICAO nel
- novembre 2008, nell'ambito del programma USOAP. Dall'audit USOAP dell'ICAO è emerso un grave problema di sicurezza per quanto riguarda le operazioni, la certificazione e la supervisione degli aeromobili esercitata dall'Autorità dell'aviazione civile della Repubblica del Congo (ANAC) assieme ad una percentuale estremamente elevata di mancata applicazione delle norme di sicurezza (76,89 %); tale importante problema di sicurezza rimane attualmente irrisolto. Nel corso della missione di assistenza tecnica si è preso atto che ANAC ha compiuto evidenti sforzi a tutti i livelli per attuare un piano di azioni correttive e ha dato prova di grande impegno per risolvere i problemi di sicurezza evidenziati dall'audit dell'ICAO. La Commissione accoglie con soddisfazione questi sviluppi incoraggianti e continuerà a monitorare i progressi compiuti da ANAC nell'attuazione del piano di azioni correttive, al fine di garantire che le attuali carenze in materia di sicurezza siano affrontate senza ritardi.
- (61) Il vettore aereo Equafight Service, certificato dall'ANAC, ha chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, dal quale è stato sentito il 10 novembre 2010. Il vettore ha presentato la propria attività e le informazioni relative allo stato di avanzamento del suo piano di azioni correttive.
- (62) Il vettore Trans Air Congo, certificato dall'ANAC, ha chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, dal quale è stato sentito il 10 novembre 2010. Il vettore ha presentato la propria attività e le informazioni relative allo stato di avanzamento del suo piano di azioni correttive.
- (63) Il comitato per la sicurezza aerea ha preso atto della relazione sui progressi compiuti. Le presentazioni fatte dai suddetti vettori aerei, tuttavia, non hanno permesso di accertare la loro effettiva ottemperanza alle norme di sicurezza dell'ICAO applicabili. Inoltre, sulla base dei criteri comuni, in attesa dell'effettiva attuazione di azioni correttive adeguate in grado di rispondere alle preoccupazioni espresse dall'ICAO in materia di sicurezza e in assenza di progressi significativi nella soluzione delle criticità individuate durante l'audit dell'ICAO, si ritiene che le autorità competenti della Repubblica del Congo, 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 da tali autorità dovrebbero restare nell'elenco di cui all'allegato A.
- (64) La Commissione proseguirà in maniera attiva nelle consultazioni con le competenti autorità della Repubblica del Congo sulle iniziative da esse intraprese per migliorare la sicurezza aerea e intende avviare nel 2011 una seconda missione di assistenza tecnica diretta a rafforzare le capacità tecniche e amministrative di dette autorità nel settore dell'aviazione civile.

⁽¹⁾ GU L 312 del 27.11.2009, pag. 16.

Vettori aerei del Kirghizistan

- (65) Le autorità competenti del Kirghizistan hanno chiesto di essere sentite dal comitato per la sicurezza aerea, cosa che è avvenuta il 10 novembre 2010. Esse hanno dichiarato che stanno portando avanti un'ambiziosa riforma del settore dell'aviazione iniziata nel 2006 allo scopo di migliorare la sicurezza aerea. Le autorità competenti stanno facendo progressi in particolare nello sviluppo delle capacità attraverso l'assunzione di un numero supplementare di ispettori qualificati, politica che continuerà nei prossimi mesi. È in atto una revisione della legislazione nazionale in materia di aviazione al fine di garantire la conformità alle norme di sicurezza internazionali entro il novembre 2011.
- (66) Le autorità competenti del Kirghizistan hanno comunicato di aver rilasciato un nuovo COA al vettore aereo CAAS. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che CAAS debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.
- (67) Le autorità competenti del Kirghizistan hanno comunicato inoltre di aver sospeso il COA di tre vettori aerei: Itek Air, TransAero e Asian Air. Inoltre, hanno comunicato di aver intrapreso delle azioni coattive nei confronti dei seguenti vettori: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia e Tenir Airlines. Esse non sono state in grado, però, di dimostrare l'avvenuta revoca della licenza o del COA di questi vettori. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.
- (68) Dato che, a tutt'oggi, la Commissione non ha ricevuto alcuna prova della piena attuazione di adeguate azioni correttive né da parte dei vettori aerei certificati nel Kirghizistan, né da parte delle autorità responsabili della supervisione regolamentare dei suddetti vettori aerei, sulla base dei criteri comuni si ritiene che tali vettori debbano rimanere nell'elenco dell'allegato A.
- (69) La Commissione esorta le autorità competenti del Kirghizistan a continuare i loro sforzi verso la risoluzione di tutte le constatazioni di non conformità emerse nel corso dell'audit eseguito dall'ICAO nell'aprile 2009 nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). La Commissione europea, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea e con il sostegno degli Stati membri, è pronta a effettuare un esame in loco una volta che il piano di azioni correttive presentato all'ICAO sia sufficientemente avanzato; lo scopo della missione sarebbe di verificare l'attuazione dei requisiti di sicurezza applicabili da parte delle autorità competenti e delle imprese sotto la sua supervisione.

Vettori aerei del Gabon

- (70) Il 26 ottobre 2010 si sono svolte consultazioni tra le autorità competenti del Gabon (ANAC) e la Commis-

sione, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea e le autorità competenti della Francia per presentare i progressi finora compiuti. ANAC ha informato che è attualmente in atto una revisione del quadro legislativo, con una riforma del codice dell'aviazione civile, che comporta le seguenti iniziative: a) una riorganizzazione di ANAC, la cui adozione è prevista entro il 31 dicembre 2010; b) l'istituzione di una serie esauriente di regolamenti aeronautici del Gabon (RAG), che entrerà in vigore gradualmente entro il 2011. ANAC ha riferito sugli ulteriori progressi compiuti nel rafforzamento delle capacità, con l'assunzione di un numero supplementare di ispettori. ANAC ha inoltre riferito sui progressi compiuti nella supervisione dei vettori aerei e nel controllo dell'applicazione delle norme di sicurezza vigenti (RACAM), come dimostra la sospensione del COA del vettore Air Services il 30 luglio 2010 e la temporanea sospensione del COA del vettore aereo Allegiance fra il 22 agosto e il 2 settembre 2010.

- (71) ANAC non ha tuttavia fornito prove dell'avvenuta applicazione delle adeguate misure correttive prima del reintegro del COA del vettore aereo Allegiance. Inoltre, il numero e la natura di alcune delle carenze individuate mostrano che potrebbero rivelarsi necessarie nuove misure di esecuzione, qualora i vettori aerei del Gabon non osservassero le norme di sicurezza applicabili.
- (72) Dato che, a tutt'oggi, la Commissione non ha avuto alcuna prova della piena applicazione di adeguate misure correttive né da parte dei vettori aerei inclusi nell'elenco comunitario, né da parte delle autorità responsabili della supervisione regolamentare dei suddetti vettori aerei, sulla base dei criteri comuni si ritiene che tali vettori debbano continuare a essere soggetti a divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B) a seconda dei casi.
- (73) ANAC ha comunicato il rilascio di un nuovo COA al vettore Afric Aviation il 25 settembre 2010, senza fornire la prova che la certificazione e la supervisione di questo vettore sono pienamente conformi alle norme di sicurezza internazionali. Pertanto, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Afric Aviation debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.
- (74) Gli Stati membri continueranno a monitorare le prestazioni dei vettori aerei certificati nel Gabon attraverso ispezioni a terra mirate, eseguite nell'ambito del programma SAFA, allo scopo di monitorare la conformità duratura delle operazioni e della manutenzione alle norme di sicurezza applicabili. Qualora le ispezioni a terra dovessero individuare delle criticità in materia di sicurezza, la Commissione si vedrà costretta a riconsiderare le misure applicabili a questi vettori alla prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.

Vettori aerei della Repubblica delle Filippine

- (75) La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea e dalle autorità competenti della Germania e della Spagna, ha effettuato una missione di valutazione della sicurezza nelle Filippine nell'ottobre 2010 allo scopo di valutare i progressi compiuti dalle autorità competenti del paese (CAAP) e da alcuni vettori aerei sotto la loro supervisione nell'applicazione delle misure prese per affrontare le criticità in materia di sicurezza descritte nel regolamento (UE) n. 273/2010.
- (76) La relazione che è seguita a tale valutazione conferma che, dall'aprile 2010, sotto la guida del suo nuovo Direttore generale, l'autorità per l'aviazione civile delle Filippine ha intrapreso una serie di ambiziose riforme dell'attuale sistema di supervisione dell'aviazione civile della Repubblica delle Filippine. Le misure prese vanno chiaramente nella giusta direzione e si ritiene che permetteranno, una volta attuate in maniera effettiva e duratura, di ottenere significativi miglioramenti della conformità alle norme di sicurezza internazionali stabilite dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). Tali misure comportano in particolare a) una rifusione del regolamento e delle norme di attuazione esistenti della legge di base in materia di aviazione civile; b) una revisione completa dei regolamenti dell'aviazione civile; c) la nomina di sufficiente personale secondo criteri di qualificazione più severi; d) la prosecuzione di programmi di formazione approfonditi destinati al personale assunto; e) la modernizzazione delle istituzioni e l'introduzione di sistemi informatici adeguati per permettere il controllo delle approvazioni e delle licenze; f) la certificazione di quei vettori aerei che, pur proseguendo le loro attività commerciali, non hanno ancora ricevuto la certificazione secondo il regolamento sull'aviazione civile in vigore; g) lo sviluppo di piani di supervisione approfonditi che comprendano tutti gli aspetti delle operazioni e h) la risoluzione delle criticità in materia di sicurezza che possono essere state riscontrate.
- (77) La relazione sottolinea inoltre che, nonostante gli impegni presi dalla CAAP e le energie investite dall'aprile 2010, queste ambiziose riforme non hanno potuto essere completate in pochi mesi, in particolare a causa della lunghezza delle procedure di assunzione e di nomina nelle Filippine che esulano dal controllo della CAAP e della corrispondente mancanza di risorse appropriate. Sembra necessario disporre di più tempo per compiere dei progressi duraturi e affinché i risultati ottenuti possano essere riconosciuti. Sebbene la CAAP abbia intrapreso delle iniziative per affrontare le gravi carenze in materia di sicurezza notificate dall'ICAO a tutti gli Stati contraenti nel 2009, finora i progressi non sono stati sufficienti per risolvere questi problemi gravi. Analogamente, nonostante le azioni intraprese dalla CAAP per risolvere i problemi di non conformità segnalati dalla FAA nel 2007, i progressi a tutt'oggi non sono stati sufficienti per ottenere dalla FAA degli USA il riconoscimento di conformità alle norme di sicurezza internazionali (categoria 1). Alla luce di quanto precede, si ritiene che in questa fase, tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica delle Filippine debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.

- (78) La Commissione invita le Filippine a rispettare il calendario di attuazione dei suoi impegni nei confronti della comunità internazionale, in particolare per quanto riguarda la risoluzione delle gravi criticità in materia di sicurezza notificate dall'ICAO. Per raggiungere questo risultato è essenziale che la CAAP continui ad operare con la necessaria indipendenza e che garantisca la nomina di sufficiente personale qualificato in grado di adempiere in modo efficiente alle proprie responsabilità nei confronti della comunità internazionale e garantire una supervisione rigorosa, conforme alle norme di sicurezza applicabili. Il sostegno del governo delle Filippine alla CAAP è essenziale a questo fine.

Vettori aerei della Federazione russa

- (79) In seguito all'adozione del regolamento (UE) n. 590/2010 la Commissione ha ricevuto informazioni dalle competenti autorità della Federazione russa che tutte le restrizioni operative precedentemente applicabili al vettore aereo YAK Service sono state levate l'11 agosto 2010, in seguito ai soddisfacenti risultati riscontrati nel corso delle attività di supervisione effettuate da tali autorità. La Commissione, tuttavia, non ha ricevuto i risultati richiesti di tutte le attività di supervisione concernenti la verifica della corretta attuazione di azioni correttive, né la certificazione dell'equipaggiamento conforme alle norme ICAO installato a bordo degli aeromobili del vettore utilizzati per effettuare voli internazionali.
- (80) Inoltre, nell'ambito del monitoraggio permanente delle prestazioni dei vettori aerei che volano nell'Unione sulla base dei risultati delle ispezioni a terra eseguite sugli aeromobili di tali vettori, l'11 ottobre 2010 la Commissione ha informato le autorità competenti della Federazione russa in merito ai risultati di tali ispezioni effettuate su vettori russi nel corso dei dodici mesi precedenti.
- (81) Questi risultati hanno indicato che, nel caso di alcuni vettori aerei russi, anche se ottenuto da un numero limitato di ispezioni, esiste un persistente tasso di criticità equivalente a più di due constatazioni significative e/o gravi per ispezione nel corso degli ultimi 2 anni. Tali risultati dimostrano che vi è la necessità di miglioramenti se si vuole che questi vettori siano pienamente conformi alle norme di sicurezza internazionali. Il 18 ottobre 2010 si sono svolte a Mosca delle consultazioni tra la Commissione e le autorità competenti della Federazione russa sulle prestazioni in materia di sicurezza dei vettori aerei russi. Nel corso di questa riunione le autorità competenti della Federazione russa hanno fornito alla Commissione le seguenti informazioni: a) la documentazione che era stata chiesta il 2 settembre 2010 per Yak Service (trasmissione in inglese dei risultati di tutte le attività di supervisione concernenti la verifica della adeguata attuazione di azioni correttive nonché della certificazione dell'equipaggiamento in conformità alle norme ICAO installato ora a bordo degli aeromobili della compagnia utilizzati per effettuare voli internazionali; il nuovo COA della compagnia rilasciato in seguito alla levata delle restrizioni assieme alle specifiche operative); b) i risultati delle attività di supervisione delle autorità russe sui vettori aerei

russi per i quali la Commissione ha trasmesso relazioni e analisi sulle ispezioni a terra SAFA effettuate. Inoltre, a questa riunione le autorità competenti della Federazione russa hanno annunciato che avrebbero trasmesso alla Commissione anche le relazioni e le analisi delle prestazioni (incidenti, metodologia di calcolo dei coefficienti, ecc.) per i controlli a terra eseguiti sugli aeromobili dei vettori dell'Unione europea che volano nella Federazione russa.

- (82) In seguito a questa riunione, il 25 ottobre 2010 le autorità competenti della Federazione russa hanno trasmesso la corrispondenza relativa a Yak Service che dimostra che alcuni equipaggiamenti installati sugli aeromobili utilizzati da YAK Service sono stati ricertificati dal Comitato interstatale per l'aviazione (MAK). Tuttavia, alla riunione del comitato per la sicurezza aerea del 10 novembre 2010 le autorità competenti della Federazione russa non hanno fornito la prova che tutti gli aeromobili utilizzati da YAK Service siano dotati dell'equipaggiamento funzionale obbligatorio previsto dalle norme ICAO necessario per il trasporto aereo commerciale internazionale. Pertanto, due aeromobili che figurano sul COA di questo vettore con marche di immatricolazione RA-87648 e RA-88308 non devono essere utilizzati nell'Unione europea. Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte di Yak Service delle norme di sicurezza applicabili rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili di questo vettore secondo quanto disposto dal regolamento (CE) n. 351/2008.
- (83) Alla riunione del comitato per la sicurezza aerea le autorità competenti della Federazione russa non hanno fornito le prove dei risultati delle loro attività di supervisione sui vari vettori certificati nella Federazione russa come richiesto dalla Commissione.
- (84) Alla riunione del comitato per la sicurezza aerea le autorità competenti della Federazione russa hanno inoltre confermato che continuano ad essere esclusi dal trasporto aereo commerciale internazionale, in quanto non sono dotati dell'equipaggiamento obbligatorio previsto dalle norme ICAO, i seguenti aeromobili:
- a) Air Company Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660;
- b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 e RA-85682 in precedenza utilizzati da Atlant Soyuz entrambi questi aeromobili sono operati da altri vettori aerei certificati nella Federazione russa;
- c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA88300 e RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 e RA-8830; Yak-42D: RA-42437; tutti (22) gli elicotteri Kamov Ka-26 (immatricolazione sconosciuta); tutti (49) gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti (11) gli elicotteri Mi-171 (immatricolazione sconosciuta); tutti (8) gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti (1) gli elicotteri EC-120B: RA-04116;
- d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 e RA-85457;
- e) Krasnoyarsky Airlines: l'aeromobile del tipo TU-154M RA-85672 precedentemente sul COA di Krasnoyarsky Airlines, revocato nel 2009, è attualmente operato da Atlant Soyuz; l'aeromobile dello stesso tipo con immatricolazione RA-85682 è attualmente operato da un altro vettore aereo certificato nella Federazione russa;
- f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541; l'aeromobile dello stesso tipo RA-42526 attualmente non è utilizzato per motivi finanziari;
- g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; tutti i TU-134 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli Antonov An-24 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli An-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta);
- h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 e RA-85690;
- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: gli aeromobili RA-42374, RA-42433 e RA-42347 utilizzati da un altro vettore russo; Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 e RA-65102; Antonov AN-24RV: gli aeromobili RA-46625 e RA-47818 che sono attualmente utilizzati da un altro vettore russo;
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (gli aeromobili RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 e RA-85432 attualmente non sono operati per motivi finanziari);

- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806 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 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 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 RA-46388 e RA-87348 attualmente non sono utilizzati per motivi finanziari; gli aeromobili RA-46267 e RA-47289 e gli aeromobili del tipo AN-24RV RA-46509, RA-46519 e RA-47800 sono operati da un altro vettore russo;
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, gli aeromobili RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65555 sono operati da un altro vettore russo; Ilyushin IL-18: RA-75454 è operato da un altro vettore russo; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 e RA-88200 sono operati da un altro vettore russo;
- m) Russair: aeromobile Tupolev TU-134A3 immatricolazione RA 65124; TU-154 immatricolazione RA-65124.
- (85) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto della presentazione e delle esposizioni fatte dalla autorità competente della Federazione russa e si adopereranno per la risoluzione duratura dei casi di non conformità in materia di sicurezza individuati durante le ispezioni a terra SAFA attraverso ulteriori con-

sultazioni tecniche con la suddetta autorità competente. Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte dei vettori aerei russi delle norme di sicurezza applicabili 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 monitorarne le iniziative.

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

- (86) 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 6 settembre 2010, né da parte delle autorità responsabili della supervisione regolamentare dei suddetti vettori aerei. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano continuare a restare soggetti a un divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B), a seconda dei casi.
- (87) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

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

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 22 novembre 2010.

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Siim KALLAS
Vicepresidente

ALLEGATO A

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Repubblica del Ghana
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regno di Cambogia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica islamica di Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			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 incluso nell'allegato B, ossia:			Repubblica d'Angola
AEROJET	015	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	004	DCD	Repubblica d'Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	003	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ALADA	005	RAD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	011	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
PHA	019	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
RUI & CONCEICAO	012	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SAL	013	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SERVISAIR	018	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	014	SOR	Repubblica d'Angola

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	n.p.	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, ossia:			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, ossia:			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)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Repubblica democratica del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
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, ossia:			Gibuti
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			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.p.	Guinea equatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	n.p.	Guinea equatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica d'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia e Metro Batavia, ossia:			Repubblica d'Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica d'Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica d'Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica d'Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Repubblica d'Indonesia
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
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MEGANTARA	121-025	MKE	Repubblica d'Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica d'Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica d'Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Repubblica d'Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica d'Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica d'Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica d'Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica d'Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica d'Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica d'Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, ossia:			Repubblica del Kazakistan
AERO AIR COMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
AIR DIVISION OF EKA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR FLAMINGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Sconosciuto	AKS	Repubblica del Kazakistan
ALMATY AVIATION	Sconosciuto	LMT	Repubblica del Kazakistan
ARKHABAY	Sconosciuto	KEK	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Repubblica del Kazakistan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Repubblica del Kazakistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Repubblica del Kazakistan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Repubblica del Kazakistan
AVIA-JAYNAR	Sconosciuto	SAP	Repubblica del Kazakistan
BEYBARS AIRCOMPANY	Sconosciuto	BBS	Repubblica del Kazakistan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Repubblica del Kazakistan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Repubblica del Kazakistan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Repubblica del Kazakistan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Repubblica del Kazakistan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Repubblica del Kazakistan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Sconosciuto	KZE	Repubblica del Kazakistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Repubblica del Kazakistan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Repubblica del Kazakistan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Repubblica del Kazakistan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Repubblica del Kazakistan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRWEST	Sconosciuto	KAW	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIA	Sconosciuto	KKA	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIASPAS	Sconosciuto	KZS	Repubblica del Kazakistan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Repubblica del Kazakistan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Repubblica del Kazakistan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Sconosciuto	KOV	Repubblica del Kazakistan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	Sconosciuto	PKZ	Repubblica del Kazakistan
SAMAL AIR	Sconosciuto	SAV	Repubblica del Kazakistan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Repubblica del Kazakistan
SEMEYAVIA	Sconosciuto	SMK	Repubblica del Kazakistan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Repubblica del Kazakistan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Repubblica del Kazakistan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Repubblica del Kazakistan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Sconosciuto	JTU	Repubblica del Kazakistan
ZHERSU AVIA	Sconosciuto	RZU	Repubblica del Kazakistan
ZHEZKAZGANAIR	Sconosciuto	KZH	Repubblica del Kazakistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
ASIAN AIR	36	AAZ	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
CAAS	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Repubblica del Kirghizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KIRGHIZISTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN AIRLINE	Sconosciuto	KGA	Repubblica del Kirghizistan
MAX AVIA	33	MAI	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Repubblica del Kirghizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	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 della Repubblica del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inclusi nell'allegato B, ossia:			Repubblica del Gabon
AFRIC AVIATION		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 Repubblica islamica di Mauritania responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			Repubblica islamica di Mauritania
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Repubblica islamica di Mauritania

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			Repubblica delle Filippine
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Repubblica delle Filippine
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATOUR'S FLYN 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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Repubblica delle Filippine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIA 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, ossia:			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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			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, ossia:			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			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 aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Tu- 204	L'intera flotta, tranne: P-632 e P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50; 2 aeromobili del tipo Falcon 900	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Repubblica del Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakistan	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo B 767; 4 aeromobili del tipo B 757; 10 aeromobili del tipo A319/320/321; 5 aeromobili del tipo Fokker 50	L'intera flotta, tranne: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
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 SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Unione delle Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Unione delle 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 aereo	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 A300, 8 aeromobili del tipo A310, 1 aeromobile B737	L'intera flotta, tranne: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ 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 CL601; 1 aeromobile del tipo HS-125-800	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica del Gabon; Repubblica del Sudafrica
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 3 aeromobili del tipo Boeing B-777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B-737-700	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Repubblica d'Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucraina	L'intera flotta tranne un aeromobile del tipo MD-83	L'intera flotta, tranne: UR-CFF	Ucraina

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

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

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

(⁴) Iran Air può operare a destinazione dell'Unione europea solo utilizzando l'aeromobile indicato alle condizioni stabilite al considerando 69 del regolamento (UE) n. 590/2010 (GU L 170 del 6.7.2010, pag. 15).