

REGOLAMENTO (UE) N. 273/2010 DELLA COMMISSIONE

del 30 marzo 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 della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 ⁽²⁾.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri hanno comunicato alla Commissione informazioni utili nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei in questione, direttamente o, laddove ciò non era possibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituirebbero la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno della Comunità o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati, entro 10 giorni lavorativi, dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea, istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile ⁽³⁾.
- (5) La Commissione e, in casi specifici, alcuni Stati membri hanno consultato le autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei confronti dei vettori aerei interessati.

- (6) Il comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e della Commissione riguardanti i progetti di assistenza tecnica realizzati in paesi che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 2111/2005. È stato informato circa le richieste di ulteriore assistenza e cooperazione tecnica per migliorare le capacità amministrative e tecniche delle autorità dell'aviazione civile al fine di risolvere i casi di non conformità alle norme internazionali applicabili.
- (7) Il comitato per la sicurezza aerea è stato anche informato delle misure di esecuzione adottate dall'EASA e dagli Stati membri per assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità e la manutenzione degli aeromobili immatricolati nell'Unione europea e impiegati da vettori aerei certificati dalle autorità dell'aviazione civile di paesi terzi.
- (8) Occorre pertanto modificare il regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori dell'Unione europea

- (9) In base alle informazioni risultanti dai controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei comunitari, nonché tramite ispezioni e audit effettuati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure esecutive. Essi hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito a queste misure: il 12 marzo 2010 le autorità competenti della Spagna, hanno avviato la procedura per sospendere il certificato di operatore aereo (COA) del vettore Baleares Link Express e il 12 gennaio 2010 hanno sospeso il COA del vettore Euro Continental; le autorità competenti della Germania hanno sospeso il COA di Regional Air Express dal 28 gennaio 2010; le autorità competenti del Regno Unito hanno comunicato che il COA del vettore Trans Euro Air Limited è stato sospeso l'8 dicembre 2009; le autorità competenti della Slovacchia hanno comunicato per iscritto che il COA del vettore Air Slovakia è stato sospeso il 1° marzo 2010.
- (10) Infine, le autorità competenti della Lettonia hanno informato il comitato per la sicurezza aerea che, in seguito alle gravi preoccupazioni che sono state espresse in merito alla sicurezza delle attività e al mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili del tipo IL-76 operati dal vettore Aviation Company Inversija, hanno deciso, il 26 febbraio 2010, di cancellare l'aeromobile dal COA in possesso del vettore Aviation Company Inversija e che il COA è stato sospeso il 16 marzo 2010.

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

Air Koryo

- (11) Ai sensi del regolamento (CE) n. 1543/2006 la Commissione ha ottenuto informazioni dettagliate che descrivono le misure adottate dalle autorità competenti della Repubblica democratica popolare di Corea (GACA) responsabili della sorveglianza regolamentare di Air Koryo e da Air Koryo, al fine di correggere le carenze sotto il profilo della sicurezza indicate nel regolamento (CE) n. 474/2006.
- (12) Nel dicembre 2008 la Commissione ha chiesto a GACA un piano di azione correttivo da parte di Air Koryo che indicasse come erano state corrette le gravi carenze sotto il profilo della sicurezza individuate nel corso delle ispezioni a terra condotte prima che il vettore venisse inserito nell'allegato A dell'elenco dei vettori soggetti a divieto operativo nell'Unione europea. Inoltre la Commissione ha chiesto informazioni pertinenti che dimostrino che GACA ha esercitato una sorveglianza adeguata su Air Koryo in ottemperanza alle disposizioni dell'ICAO.
- (13) Ne giugno 2009 GACA ha risposto ufficialmente trasmettendo una serie di documenti che fornivano una risposta esauriente alle informazioni richieste. È seguito uno scambio di comunicazioni tra la Commissione e GACA che ha consentito di chiarire l'attuale situazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile nella Repubblica democratica popolare di Corea.
- (14) I documenti forniti da GACA e i colloqui intercorsi tra la Commissione e GACA hanno indicato che, nel caso dell'aeromobile Tupolev Tu 204-300, Air Koryo è in grado di dimostrare che l'aeromobile può essere operato nel pieno rispetto delle norme internazionali di sicurezza, tra cui quelle concernenti il mantenimento dell'aeronavigabilità e dell'operatività, e che GACA è in grado di effettuare la sorveglianza del vettore aereo conformemente alle norme internazionali.
- (15) Per tutti gli altri tipi di aeromobili della flotta di Air Koryo, GACA ha confermato che essi non erano pienamente conformi alle norme internazionali relative all'apparecchiatura degli aeromobili, in particolare l'EGPWS e che GACA non autorizza l'utilizzo di questi tipi di aeromobili nello spazio aereo europeo.
- (16) Nell'intero periodo in cui si sono svolti i contatti GACA ha sempre fornito risposte rapide, dimostrando spirito di collaborazione nei confronti delle richieste di informazioni della Commissione. Air Koryo ha illustrato la propria posizione al comitato per la sicurezza aerea il 18 marzo 2010, confermando gli sviluppi positivi all'interno della compagnia.
- (17) In conseguenza di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Air Koryo debba essere autorizzato ad operare i due aeromobili del tipo Tupolev Tu-204, con marche di immatricolazione P-632 e P-633,

all'interno dell'Unione europea senza restrizioni operative. Dato che il resto della flotta, però, non è conforme ai pertinenti requisiti dell'ICAO, è opportuno vietare l'utilizzo degli altri tipi di aeromobile nell'Unione europea finché tali requisiti non saranno pienamente soddisfatti. Pertanto, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Air Koryo debba essere inserito nell'elenco dell'allegato B. Tale vettore può accedere allo spazio aereo dell'UE solo con i due aeromobili del tipo Tupolev Tu-204.

Vettori aerei dello Swaziland

- (18) Le autorità competenti dello Swaziland hanno fornito il 17 dicembre 2009 le prove scritte del ritiro dei COA e delle licenze di esercizio ai seguenti vettori aerei: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd e Swazi Express Airways. I vettori aerei summenzionati hanno cessato l'attività l'8 dicembre 2009.
- (19) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i vettori aerei summenzionati, titolari di licenza di esercizio nello Swaziland, debbano essere cancellati dall'elenco di cui all'allegato A.

Bellview Airlines

- (20) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze a carico del vettore Bellview Airlines certificato in Nigeria, come dimostrano i risultati delle ispezioni effettuate dalle autorità competenti della Francia e dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea.
- (21) Le autorità competenti della Francia (DGAC) hanno informato la Commissione che il summenzionato vettore aveva nella sua flotta due aeromobili del tipo Boeing 737-200, immatricolati in Francia con marche di immatricolazione F-GHXX e F-GHXL, i cui certificati di aeronavigabilità sono scaduti rispettivamente nel maggio e nell'agosto 2008. Di conseguenza, questi aeromobili non sono più in condizioni di aeronavigabilità.
- (22) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) ha comunicato alla Commissione che l'approvazione EASA.145.0172 (Part 145) da essa rilasciata a questa compagnia aerea, è stata sospesa l'8 maggio 2009 con effetto immediato, a causa di carenze irrisolte sotto il profilo della sicurezza che riducono il livello di sicurezza e mettono gravemente a rischio la sicurezza in volo e che si sta prendendo in considerazione la revoca della suddetta approvazione.
- (23) Vi sono elementi di prova che Bellview Airlines, vettore certificato in Nigeria, ha ripreso le attività del vettore aereo Bellview Airlines, certificato in Sierra Leone, vettore che è stato inserito nell'allegato A il 22 marzo 2006 ⁽¹⁾ e che è stato ritirato dall'elenco il 14 novembre 2008 ⁽²⁾ dopo che le autorità competenti della Sierra Leone hanno informato la Commissione della revoca del suo COA.

⁽¹⁾ Considerandi 75-86 del regolamento (CE) n. 474/2006 del 22 marzo 2006, GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.

⁽²⁾ Considerando 21 del regolamento (CE) n. 1131/2008 del 14 novembre 2008, GU L 306 del 15.11.2008, pag. 49.

- (24) L'aeromobile del tipo Boeing B737-200 con marca di registrazione 5N-BFN, il 22 ottobre 2005 a Lagos, ha subito un grave incidente che ha comportato la perdita totale dell'aeromobile e ha provocato 117 vittime. Le autorità competenti della Nigeria non hanno fornito particolari in merito al suddetto incidente e non hanno ancora pubblicato una relazione di indagine in materia.
- (25) La Commissione, in considerazione delle summenzionate carenze, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti della Nigeria, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle operazioni e dell'aeronavigabilità di Bellview Airlines e chiedendo chiarimenti in merito alla situazione attuale nonché sulle misure adottate dalle autorità competenti nonché dal vettore aereo per porre rimedio alle carenze in oggetto.
- (26) Il 19 febbraio 2010 le autorità competenti della Nigeria hanno segnalato che l'operatore in questione è titolare di un COA ma che ha interrotto l'attività. Non sono state tuttavia in grado di fornire lo status dei certificati detenuti dal vettore né la situazione del suo aeromobile.
- (27) Bellview Airlines ha chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, avvenuta il 18 marzo 2010, cui hanno assistito anche le autorità competenti della Nigeria (NCAA). Bellview Airlines ha presentato un COA con validità fino al 22 aprile 2010, indicando che tale COA era stato sospeso in seguito al ritiro di tutti gli aeromobili menzionati su tale certificato. NCAA ha dichiarato che in base alla regolamentazione nigeriana applicabile, la validità di tale COA era scaduta il 4 dicembre 2009, 60 giorni dopo la fine delle operazioni dell'ultimo aeromobile ma non ha potuto fornire la prova che il COA in questione era stato sospeso o revocato come dovuto. Di conseguenza, è stato chiesto a NCAA di presentare immediatamente conferma scritta a) dell'atto amministrativo di sospensione o di revoca del COA di Bellview Airlines; b) conferma che la compagnia è in fase di (ri)certificazione da parte della autorità nigeriana per l'aviazione civile; c) l'impegno formale dell'autorità nigeriana per l'aviazione civile di notificare alla Commissione i risultati dell'audit di (ri)certificazione prima che venga rilasciato un COA.
- (28) Le autorità competenti della Nigeria hanno trasmesso le informazioni richieste il 25 marzo 2010. Pertanto, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che in questa fase non siano necessarie ulteriori iniziative.

Vettori aerei dell'Egitto

- (29) A norma del regolamento (CE) n. 1144/2009 ⁽¹⁾, le autorità competenti dell'Egitto hanno trasmesso quattro relazioni mensili relative ai mesi di novembre e dicembre 2009, nonché di gennaio e febbraio 2010, che illustrano lo stato di attuazione del piano verificato da queste autorità. Oltre a queste relazioni, incentrate sui controlli a terra degli aeromobili di Egypt Air, il 18 novembre sono state trasmesse le relazioni degli audit effettuati per il mantenimento dell'aeronavigabilità, le operazioni di volo e a terra.
- (30) Le autorità competenti dell'Egitto si sono inoltre impegnate a continuare a fornire informazioni relative alla corretta soluzione delle criticità riscontrate in precedenza, nel corso delle ispezioni a terra degli aeromobili di Egypt Air nel 2008, 2009 e 2010. A tal fine, hanno inviato la pertinente corrispondenza a determinati Stati membri nei quali gli aeromobili di Egypt Air erano stati sottoposti a ispezioni a terra. Il processo di risoluzione delle suddette criticità è in corso e sarà verificato periodicamente.
- (31) Conformemente al regolamento (CE) n. 1144/2009 ⁽²⁾, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, con l'assistenza di alcuni Stati membri, ha effettuato una visita dal 21 al 25 febbraio 2010. Nel corso di questa visita è stata inoltre effettuata una valutazione della sorveglianza esercitata dall'Autorità egiziana dell'aviazione civile (ECAA) in generale e in particolare per quanto riguarda l'attuazione del piano di azione correttivo e la graduale risoluzione delle criticità da parte di Egypt Air. La visita di valutazione ha dimostrato che ECAA è in grado di svolgere i compiti che le spettano secondo le norme dell'ICAO, per quanto riguarda la sorveglianza degli operatori cui ha rilasciato un certificato di operatore aereo, e ha individuato margini di miglioramento: in particolare con riguardo ad un sistema coerente per monitorare le criticità individuate durante le attività di sorveglianza svolta dall'ECAA, nonché nella formazione del personale che rilascia le licenze.
- (32) La visita di valutazione ha dimostrato che Egypt Air sta attuando il piano di azione correttivo. Nel complesso non sono state individuate violazioni importanti delle norme ICAO. La Commissione riconosce gli sforzi espletati dal vettore per portare a termine le iniziative necessarie a correggere la propria situazione in materia di sicurezza. Tuttavia, considerando l'ampiezza e la portata del piano di azione correttivo e la necessità di proporre soluzioni sostenibili e durature per le numerose carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate, la Commissione chiede alle autorità competenti dell'Egitto di continuare a trasmetterle relazioni mensili per verificare l'attuazione del piano di azione correttivo, ivi comprese le azioni correttive dirette a risolvere le criticità riscontrate durante la visita di valutazione e fornire informazioni su tutte le attività di sorveglianza relative al mantenimento dell'aeronavigabilità, della manutenzione e delle operazioni effettuate da ECAA su questo vettore.
- (33) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte di Egypt Air delle norme di sicurezza pertinenti, rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.
- (34) La visita di valutazione ha riguardato anche una serie di altri vettori aerei egiziani. In materia di sicurezza sono stati riscontrati gravi problemi per due vettori aerei: Al-Masria Universal Airlines e Midwest Airlines.

⁽¹⁾ GU L 312 del 27.11.2009, pag. 16.

⁽²⁾ GU L 312 del 27.11.2009, pag. 16.

- (35) Nel caso di AlMasria Universal Airlines, sono state riferite gravi carenze nelle aree delle operazioni di volo e dell'addestramento, in particolare per quanto riguarda le qualifiche e le conoscenze di alcuni dirigenti operativi. Questo punto assume un'importanza particolare nel caso di espansione della flotta.
- (36) Con lettera del 3 marzo 2010, il vettore aereo AlMasria Universal Airlines è stato invitato ad esporre le proprie osservazioni al comitato per la sicurezza aerea. Il 17 marzo 2010 AlMasria ha presentato una relazione al comitato per la sicurezza aerea che prevedeva azioni correttive per sanare le carenze individuate nel corso della visita di valutazione. In vista della prevista espansione della flotta da parte della compagnia, la Commissione chiede alle autorità competenti dell'Egitto di far pervenire relazioni mensili sulla verifica dell'attuazione delle azioni correttive e di fornire informazioni su tutte le attività di sorveglianza relative al mantenimento dell'aeronavigabilità, della manutenzione e delle operazioni effettuate da ECAA su questo vettore.
- (37) Gli Stati membri verificheranno l'effettiva conformità di AlMasria alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.
- (38) Nel caso di Midwest Airlines sono state riscontrate gravi e comprovate carenze in materia di sicurezza da parte delle autorità competenti dell'Italia per quanto riguarda il controllo di massa e centraggio su un volo Midwest Airlines. Tale constatazione ha indotto le autorità italiane a negare a questo operatore l'autorizzazione a effettuare un volo⁽¹⁾. Inoltre, durante la visita di valutazione sono state riscontrate gravi carenze con un impatto sulla sicurezza in materia di gestione operativa e manutenzione, controllo operativo e addestramento degli equipaggi, nonché nella gestione del mantenimento della aeronavigabilità. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il suddetto vettore aereo non sia in grado di garantire le sue operazioni e le manutenzione nel rispetto delle norme dell'ICAO. L'autorità egiziana per l'aviazione civile, nel corso della visita, ha comunicato di essersi attivata per sospendere le attività di Midwest Airlines.
- (39) Con lettera del 3 marzo 2010, il vettore aereo Midwest Airlines è stato invitato al comitato per la sicurezza aerea per presentare le proprie osservazioni. Il 15 marzo 2010 le autorità competenti dell'Egitto hanno fornito le prove della revoca del COA di Midwest Airlines a partire dal 28 febbraio 2010.
- (40) Alla luce delle misure adottate da ECAA non sono necessari ulteriori interventi. ECAA è invitata a trasmettere alla Commissione informazioni in merito alla procedura

e ai risultati della ricertificazione prima del rilascio di un COA a tale compagnia.

Iran Air

- (41) Ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2008, gli Stati membri hanno continuato a verificare l'effettiva conformità di Iran Air alle pertinenti norme di sicurezza mediante ispezioni a terra svolte periodicamente sugli aeromobili di questo vettore in arrivo negli aeroporti dell'Unione europea. Nel 2009 Austria, Francia, Germania, Svezia, Italia e Regno Unito hanno dichiarato di aver effettuato tali ispezioni. Da tali ispezioni è emerso un deciso calo nell'ottemperanza alle norme internazionali di sicurezza nell'arco dell'anno.
- (42) La Commissione ha chiesto informazioni alle autorità competenti e alla compagnia al fine di verificare in che misure le carenze individuate siano state risolte. Il vettore Iran Air, nel febbraio 2010, ha presentato un piano di azione che riconosceva le lacune del precedente piano di azione, ne individuava le cause e stabiliva azioni specifiche per correggere le carenze accertate.
- (43) Tuttavia, le informazioni trasmesse dalle autorità competenti dell'Iran (CAO-IRI) responsabili per la sorveglianza regolamentare di Iran Air, dimostravano che esse non erano in grado di dimostrare di aver adottato iniziative efficaci per correggere le carenze constatate dalle ispezioni effettuate nell'ambito del programma SAFA. Inoltre CAO-IRI non era in grado di provare che erano state prese iniziative appropriate per correggere l'elevato tasso di incidenti che coinvolgono aerei immatricolati in Iran e operati da vettori aerei certificati da CAO-IRI.
- (44) Inoltre, nel febbraio 2010 CAO-IRI ha presentato della documentazione che ha rivelato delle carenze dell'attività di sorveglianza da parte di Iran Air nel campo della manutenzione e delle ispezioni in volo, nonché l'assenza di un sistema efficiente per sanare gravi criticità sotto il profilo della sicurezza. Inoltre, i dati relativi ad incidenti ed inconvenienti trasmessi da CAO-IRI, hanno indicato un numero elevato di eventi gravi in cui sono rimasti coinvolti aeromobili di Iran Air negli 11 mesi precedenti, più della metà dei quali relativi ad aeromobili del tipo Fokker 100. La documentazione tuttavia non forniva prove di eventuali azioni di follow up intraprese da parte di CAO-IRI.
- (45) Nel marzo 2010 CAO-IRI ha trasmesso informazioni che dimostravano che erano state effettuate delle ispezioni sul rispetto da parte di Iran Air dei requisiti di manutenzione, evidenziando tuttavia problemi relativi al monitoraggio dei motori e il funzionamento del sistema qualità del vettore.

⁽¹⁾ L'autorità italiana per l'aviazione civile (ENAC) ha informato Midwest Airlines, in data 5.2.2010, in merito a tali carenze in materia di sicurezza, che hanno poi portato alla revoca dell'autorizzazione ad effettuare il volo.

(46) Il 17 marzo 2010 nel corso della riunione del comitato per la sicurezza aerea, il vettore riconosceva che si era verificato un calo nel rispetto delle norme ma confermava di aver istituito un centro di controllo della manutenzione e un comitato di revisione della manutenzione per affrontare le questioni in materia di aeronavigabilità, di aver migliorato la formazione in materia di sicurezza in tutti i reparti della compagnia, di aver incrementato l'attività del dipartimento garanzia di qualità e sicurezza e di aver istituito dei comitati di sicurezza nei propri reparti. Il vettore aveva inoltre avviato un'ampia revisione della struttura della compagnia allo scopo di migliorarne la capacità di garantire la sicurezza delle operazioni. I risultati dei controlli a terra effettuati su Iran Air dal febbraio 2010 hanno evidenziato un deciso miglioramento delle prestazioni di questo vettore.

(47) Tenendo conto del recente notevole miglioramento nei risultati SAFA, del riconoscimento da parte di Iran Air della necessità di un miglioramento e dei passi intrapresi per correggere le criticità individuate in materia di sicurezza, la Commissione ritiene che, dato l'elevato numero di incidenti verificatisi con gli aeromobili Fokker 100, è necessario sospenderne l'attività nell'Unione europea. Per quanto riguarda gli altri tipi di aeromobili nella flotta di Iran Air (comunicazione di CAO-IRI del 10 marzo 2010), vale a dire Boeing 747, Airbus A300, A310 e A320, non devono esserne autorizzata l'attività oltre il livello attuale (frequenze e destinazioni) fino a quando la Commissione non abbia accertato che le carenze individuate in materia di sicurezza sono state effettivamente risolte.

(48) Per queste ragioni, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato B e debba essere autorizzato ad operare nell'Unione europea solo a condizione che le sue attività si limitino strettamente ai livelli attuali (in termini di frequenze e destinazioni) con gli aeromobili attualmente utilizzati. Inoltre, la flotta di Fokker 100 non deve essere autorizzata ad operare nell'Unione europea.

(49) La Commissione continuerà a monitorare da vicino le attività di Iran Air. Gli Stati membri verificheranno l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008. La Commissione, in cooperazione con gli Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, intende verificare l'effettiva attuazione delle misure annunciate da parte di CAO-IRI e Iran Air attraverso una visita in loco da effettuare prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.

Vettori aerei del Sudan

(50) Le autorità responsabili della sorveglianza regolamentare del Sudan (SCAA) si sono dimostrate incapaci di correggere le gravi criticità riscontrate nel corso dell'audit ICAO USOAP sul Sudan effettuato nel novembre 2006. SCAA ha notificato alla Commissione, nel marzo 2008, che, nel settore delle attività di volo, dell'aeronavigabilità e delle licenze rilasciate al personale, tutte le criticità rilevanti o significative erano state risolte o corrette. Nel dicembre 2009 SCAA ha notificato alla Commissione che il 70% delle criticità riscontrate nell'ambito dell'USOAP sono state corrette in conformità alle raccomandazioni dell'ICAO.

(51) Le informazioni trasmesse da SCAA alla Commissione nel dicembre 2009, tuttavia, hanno rivelato che un elevato numero di criticità riscontrate non erano state corrette o che le azioni intraprese per correggerle non erano state efficaci, in particolare per quanto riguarda la disponibilità di ispettori delle operazioni di volo formati e qualificati e la garanzia che gli operatori disponessero di un manuale di addestramento approvato.

(52) Inoltre, poco prima dell'incidente mortale occorso al Boeing 707, con marca di immatricolazione ST-AKW, un audit effettuato da SCAA su Azza Air Transport nell'ottobre 2009, aveva rilevato che il vettore aereo in questione non aveva attuato delle importanti misure di sicurezza in materia di addestramento, che costituiva una criticità significativa riscontrata nel corso dell'audit dell'ICAO. SCAA ha confermato di aver rinnovato annualmente il COA dal suo rilascio iniziale nel 1996.

(53) Il 10 dicembre 2009 SCAA ha informato la Commissione che il COA del vettore aereo Air West Company Ltd gli è stato restituito nel luglio 2008 e quindi Air West Ltd non è più titolare di COA registrato nella Repubblica del Sudan. Per questo motivo, dato che tale operatore non è più titolare di un COA e che pertanto la sua licenza d'esercizio non può essere considerata valida, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Air West Ltd non sia più un «vettore aereo».

(54) Data l'assenza di progressi nell'attuazione di azioni correttive dopo l'audit USOAP e l'incapacità di SCAA di garantire l'effettiva attuazione delle azioni correttive notificate, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che SCAA non sia stato in grado di dimostrare di saper attuare e fare applicare le pertinenti norme di sicurezza. Conseguentemente tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica del Sudan devono essere soggetti ad un divieto operativo e inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei dell'Albania

- (55) In seguito all'esame della situazione di Albanian Airlines MAK nel novembre 2009 e ai sensi del regolamento n. 1144/2009 ⁽¹⁾, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea è stata incaricata di effettuare un'approfondita ispezione di standardizzazione in Albania, ispezione che si è svolta nel gennaio 2010. La relazione finale di tale ispezione, pubblicata il 7 marzo 2010, ha evidenziato gravi carenze in tutti i settori sottoposti ad audit: sono stati segnalati 13 casi di non conformità nel settore dell'aeronavigabilità, di cui 6 legati alla sicurezza; sono stati segnalati 13 casi di non conformità nel settore del rilascio delle licenze e delle condizioni mediche, di cui 3 legati alla sicurezza; sono stati segnalati 9 casi di non conformità nel settore delle operazioni di volo, fra i quali 6 legati alla sicurezza. Inoltre, è stato riscontrato un pericolo immediato sotto il profilo della sicurezza in relazione al COA di uno dei due titolari di un COA che è stato risolto durante la visita con un'azione correttiva immediata delle autorità competenti albanesi (DGCA).
- (56) La DGCA è stata invitata a riferire al comitato per la sicurezza aerea, che l'ha incontrata il 18 marzo 2010.
- (57) Il comitato per la sicurezza aerea ha preso atto che le autorità competenti dell'Albania (DGCA) hanno già presentato un piano di azione all'EASA. DGCA è invitata a garantire che questo piano d'azione sia accettabile per l'EASA e a adottare le misure necessarie per l'attuazione effettiva di questo piano d'azione, dando la priorità alla correzione delle carenze individuate dall'EASA che sollevano preoccupazioni sotto il profilo della sicurezza se non prontamente risolte.
- (58) In considerazione della necessità di correggere con urgenza le carenze in materia di sicurezza riscontrate in Albania, in assenza di ampie ed efficaci misure da parte della DGCA, la Commissione sarà costretta ad esercitare le responsabilità che le competono a norma dell'articolo 21 dell'Accordo multilaterale tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e la Repubblica di Albania, la Bosnia e Erzegovina, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica di Islanda, la Repubblica del Montenegro, la Repubblica di Norvegia, la Romania, la Repubblica di Serbia e la missione dell'amministrazione provvisoria delle Nazioni Unite nel Kosovo sull'istituzione di uno spazio aereo comune europeo (Accordo ECAA) fatte salve le disposizioni del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'Angola

TAAG Angola Airlines

- (59) TAAG Angolan Airlines è autorizzata a operare in Portogallo esclusivamente con gli aeromobili del tipo Boeing

777-200 con le marche di immatricolazione D2-TED, D2-TEE, D2-TEF e con quattro aeromobili del tipo Boeing B-737 con le marche di immatricolazione D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ alle condizioni di cui al considerando 88 del regolamento (CE) n. 1144/2009 ⁽²⁾. La Commissione ha chiesto alle autorità competenti dell'Angola (INAVIC) di trasmettere informazioni relative alla sorveglianza del vettore aereo TAAG Angolan Airlines, in particolare per quanto riguarda la sorveglianza rafforzata sui voli verso il Portogallo e i relativi risultati.

- (60) INAVIC ha comunicato al comitato per la sicurezza aerea di aver ulteriormente rafforzato la sorveglianza continua della TAAG Angolan Airlines. Nel 2009 ha effettuato 34 ispezioni programmate di questo vettore. Inoltre, sono state sistematicamente effettuate delle ispezioni a terra prima di ogni volo del vettore verso l'Europa.
- (61) TAAG Angolan Airlines ha chiesto un incontro con il comitato per la sicurezza aerea al fine di illustrare la situazione attuale, incontro avvenuto il 18 marzo 2010. Il vettore ha riferito di essere stato riammesso alla IATA nel dicembre 2009 e ha fornito ampie informazioni al comitato a riprova dell'elevata qualità delle sue operazioni di volo verso Lisbona, chiedendo su questa base di poter riprendere i voli verso il resto dell'UE.
- (62) Le autorità competenti del Portogallo (INAC) hanno fornito la loro valutazione dei risultati delle ispezioni a terra di TAAG Angolan Airlines effettuate dopo il ripristino delle attività di volo sulla tratta verso Lisbona. INAC ha riferito che sono state effettuate circa 200 ispezioni di questo tipo dopo la ripresa delle operazioni di volo di TAAG il 1° agosto 2009. INAC ha confermato che da tali ispezioni non sono emerse preoccupazioni di sicurezza e di essere pienamente soddisfatto delle operazioni di TAAG Angolan Airlines verso e da Lisbona, tanto da raccomandare l'estensione verso delle sue attività al resto dell'UE.
- (63) Il vettore ha inoltre riferito che sta effettuando investimenti per migliorare le apparecchiature della sua flotta di Boeing 737-200 al fine di installare i sistemi EGPWS, ELT406, della capacità RVSM, una porta dello scompartimento dell'equipaggio di volo, un registratore di volo digitale e un radar climatico digitale di bordo in conformità alle norme di sicurezza internazionali; ha tuttavia precisato che tale operazione, tuttora in corso, non è stata ancora completata per tutta la flotta. Il vettore ha inoltre riferito che intende dismettere gradualmente gli aeromobili del tipo Boeing B747-300, a causa in particolare della modesta affidabilità operativa.

⁽¹⁾ Considerandi 10-16 del regolamento (CE) n. 1144/2009 del 26 novembre 2009, GU L 312 del 27.11.2009, pag. 17.

⁽²⁾ GU L 312 del 27.11.2009, pag. 24.

(64) Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni e tenendo conto della raccomandazione del paragrafo 62 nonché dei risultati positivi dei controlli a terra degli aeromobili di questo vettore, si ritiene che il vettore aereo TAAG debba rimanere nell'elenco di cui all'allegato B per quanto riguarda i tre aeromobili del tipo Boeing B777 con marche di immatricolazione D2-TED, D2-TEE e D2-TEF e i quattro aeromobili del tipo Boeing B737-700 con marche di immatricolazione D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ e che debbano essere eliminate le attuali restrizioni che autorizzano a operare tali aeromobili solo a destinazione di Lisbona. Tuttavia, le operazioni di questo vettore nell'Unione europea devono essere sottoposte ad appropriata verifica dell'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.

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

(65) L'INAVIC ha riferito ulteriori progressi nella soluzione delle criticità rimaste dopo l'ultima visita di valutazione in materia di sicurezza dell'UE, effettuata nel giugno 2009. In particolare, INAVIC ha aggiornato la regolamentazione dell'Angola in materia di sicurezza aerea in modo da riflettere gli ultimi emendamenti alle norme ICAO, ha consolidato il suo programma di sorveglianza e ha reclutato due ispettori delle operazioni di volo qualificati supplementari.

(66) L'INAVIC ha inoltre registrato progressi nella procedura di ricertificazione dei vettori aerei dell'Angola che dovrebbe concludersi entro la fine del 2010, data alla quale INAVIC ha dichiarato che i vettori che non saranno stati ricertificati in conformità alla regolamentazione dell'Angola sulla sicurezza aerea dovranno cessare le loro attività. Tuttavia, oltre a TAAG Angolan Airlines, nessun altro vettore aereo ha ancora ottenuto la ricertificazione.

(67) INAVIC ha comunicato che nel corso della procedura di ricertificazione, le attività di sorveglianza di taluni vettori aerei hanno evidenziato criticità in materia di sicurezza e violazioni dei regolamenti di sicurezza in vigore, inducendo INAVIC a prendere appropriati provvedimenti per l'applicazione delle norme. Di conseguenza, il COA di Air Gemini è stato revocato nel dicembre 2009 e quelli di PHA e SAL sono stati revocati nel febbraio 2010. I COA di Giraglobo, Mavewa and Airnave sono stati sospesi nel febbraio 2010. INAVIC, tuttavia, non è stata in grado di fornire le prove della revoca di questi certificati.

(68) La Commissione invita fermamente l'INAVIC a proseguire la procedura di ricertificazione dei vettori aerei dell'Angola con determinazione e prestando la dovuta attenzione alle possibili fonti di rischi per la sicurezza individuate in questo ambito. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che gli altri vettori aerei sotto la responsabilità di INAVIC - Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira

Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair e Sonair nonché Air Gemini, PHA, SAL debbano restare nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei della Federazione russa

(69) Il 19 febbraio 2010 le autorità competenti della Federazione russa hanno informato la Commissione di aver modificato la decisione del 25 aprile 2008 con cui escludevano dalle operazioni di volo nell'Unione europea gli aeromobili iscritti sui COA di 13 vettori aerei russi. Gli aeromobili in questione non erano equipaggiati per effettuare voli internazionali conformemente alle norme dell'ICAO (mancanza di TAWS/E-GPWS) e/o il loro certificato di aeronavigabilità era scaduto e/o non era stato rinnovato.

(70) Secondo la nuova decisione, i seguenti aeromobili sono esclusi dalle operazioni in entrata, all'interno e in uscita dall'Unione europea:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 e RA-85682.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 e RA-88300; Yak-40K: RA-21505 e RA-98109; 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-85682 precedentemente iscritto sul COA di Krasnoyarsky Airlines, che è stato revocato all'inizio di quest'anno, è attualmente utilizzato da un altro vettore aereo certificato nella Federazione russa.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; tutti i TU-134 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli Antonov An-24 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli An-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta).

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 e RA-85690.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; tutti i Tupolev TU-134A che includono: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 e RA-65973; tutti gli Antonov AN-24RV inclusi: RA-46625 e RA-47818; gli aeromobili del tipo AN24RV con immatricolazione RA-46625 e RA-47818 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 utilizzati per ragioni finanziarie).
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806 e RA-85820; tutti (25) i TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 e RA-65977; gli aeromobili RA-65143 e RA-65916 sono utilizzati da un altro vettore russo; tutti (1) i TU-134B: RA-65726; tutti (10) gli Yakovlev Yak-40: RA-87348 (attualmente non utilizzati per ragioni finanziarie), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 e RA-88280; tutti gli elicotteri Mil-26: (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mil-10: (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mil-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri AS-355 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri BO-105 (immatricolazione sconosciuta); l'aeromobile del tipo AN-24B: RA-46388, gli aeromobili RA-46267 e RA-47289 e gli aeromobili del tipo AN-24RV RA-46509, RA-46519 e RA-47800 sono utilizzati 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 utilizzati da un altro vettore russo; TU-214: gli aeromobili RA-64504 e RA-64505 sono utilizzati da un altro vettore russo; Ilyushin IL-18: gli aeromobili RA-75454 e RA-75464 sono utilizzati da un altro vettore russo; Yakovlev Yak-40: gli aeromobili RA-87203, RA-87968, RA-87971 e RA-88200 sono utilizzati da un altro vettore russo.

Yemenia Yemen Airways

- (71) A norma del regolamento (CE) n. 1144/2009 l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e gli Stati membri hanno effettuato, nel dicembre 2009, una visita in loco nella Repubblica dello Yemen per verificare la situazione sotto il profilo della sicurezza di Yemenia, al fine di valutarne l'effettiva conformità alle norme internazionali di sicurezza e stimare la capacità di CAMA di assicurare

la sorveglianza in materia di sicurezza dell'aviazione civile nello Yemen.

- (72) La visita di valutazione ha dimostrato che CAMA è in grado di svolgere una sorveglianza efficace di Yemenia Yemen Airways e quindi di assicurare che i vettori cui rilascia un COA sono in grado di garantire la sicurezza delle operazioni nel rispetto delle norme ICAO e che il controllo e la sorveglianza effettuati da Yemenia Yemen Airways sulle sue attività sono adeguati per garantire le sue attività nel rispetto delle prescrizioni del suo COA.
- (73) Alla luce dei risultati della visita di valutazione, non sono necessari ulteriori interventi in questa fase. La Commissione continuerà a monitorare da vicino le prestazioni del vettore e incoraggia le autorità dello Yemen a proseguire i loro sforzi nel quadro dell'inchiesta sull'incidente avvenuto il 30 giugno 2009 al volo 626 di Yemenia Yemen Airways. Gli Stati membri intendono verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.

Vettori aerei della Repubblica delle Filippine

- (74) E' stata comprovata l'incapacità delle autorità responsabili della sorveglianza dei vettori aerei certificati nella Repubblica delle Filippine di risolvere le carenze in materia di sicurezza, nonché l'insufficiente conformità alle norme di sicurezza dell'ICAO e alle pratiche raccomandate da parte degli stessi vettori aerei, come hanno dimostrato i risultati dell'audit delle Filippine effettuato dall'ICAO nell'ottobre 2009, nel quadro del suo *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP), nonché il costante abbassamento del rating delle Filippine da parte delle autorità competenti degli Stati Uniti d'America.
- (75) In seguito all'audit USOAP delle Filippine effettuato nell'ottobre 2009, l'ICAO ha notificato a tutti gli Stati parti della convenzione di Chicago l'esistenza di gravi criticità sotto il profilo della sicurezza relative alla sorveglianza, in materia di sicurezza, di vettori ed aeromobili immatricolati nelle Filippine, in base alle quali 47 operatori aerei nelle Filippine⁽¹⁾, tra cui operatori aerei internazionali, operano con certificati di operatore aereo rilasciati in conformità di ordinanze amministrative abrogate. Le autorità competenti delle Filippine non hanno elaborato nessun tipo di piano di attuazione o transizione per la certificazione dei restanti operatori aerei in conformità alla regolamentazione sull'aviazione civile che ha sostituito le suddette ordinanze amministrative. Inoltre, le autorità competenti delle Filippine non effettuano ispezioni di sorveglianza degli operatori aerei da più di un anno. I piani di azione correttivi proposti dalle suddette autorità all'ICAO non sono stati considerati adeguati per risolvere tali gravi carenze in materia di sicurezza, che rimangono irrisolte.

(1) Constatazione ICAO OPS/01.

- (76) Inoltre il *Department of Transportation's Federal Aviation Administration (FAA)* degli USA continua a classificare il rating relativo alla sicurezza del paese nella categoria «due» nell'ambito del suo programma IASA, indicando quindi che la Repubblica delle Filippine non ottempera alle norme di sicurezza internazionali fissate dall'ICAO.
- (77) Le gravi criticità in materia di sicurezza rilevate dall'ICAO indicano che il piano di azione correttivo presentato dalle autorità competenti delle Filippine alla Commissione il 13 ottobre 2008 ⁽¹⁾, il cui completamento era previsto per il 31 marzo 2009, non è stato realizzato e che le autorità competenti delle Filippine non sono state in grado di attuare il suddetto piano di azione entro i termini previsti.
- (78) La Commissione, viste le gravi criticità in materia di sicurezza pubblicate dall'ICAO, ha proseguito le sue consultazioni con le autorità competenti delle Filippine, esprimendo gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle operazioni di tutti i vettori aerei autorizzati in tale Stato e chiedendo chiarimenti in merito alle misure adottate dalle autorità competenti di tale Stato per correggere le carenze constatate in materia di sicurezza.
- (79) Tra gennaio e febbraio 2010 le autorità competenti delle Filippine (CAAP) hanno trasmesso dei documenti ma non sono state in grado di fornire le informazioni richieste, in particolare la prova che le carenze sotto il profilo della sicurezza sono state risolte in modo adeguato.
- (80) CAAP è stato sentito il 18 marzo 2010 dal comitato per la sicurezza aerea e ha confermato che 20 vettori aerei continuano ad operare con COA che sono stati rilasciati in base ad ordinanze amministrative abrogate fino alla loro ricertificazione o al più tardi al 1° dicembre 2010. Tali vettori sono: Aeroworks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc.. Inoltre è stato confermato che un numero significativo di questi vettori continua ad operare con un COA scaduto, in base a deroghe temporanee che li esentano dal possedere un COA. In particolare, il vettore aereo Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. continua a partecipare a operazioni internazionali di trasporto merci con un grande aeromobile del tipo Boeing B727 con un COA, rilasciato il 31 marzo 2008 sulla base di ordinanze amministrative scadute, che è scaduto il 30 marzo 2009, beneficiando di una deroga, rilasciata il 16 dicembre 2009 per un periodo massimo di 90 giorni, con scadenza il 16 marzo 2010. CAAP non è stato in grado di confermare se questo operatore ha cessato le sue attività il 18 marzo 2010.
- (81) CAAP ha comunicato che i nove COA seguenti sono scaduti o non sono stati rinnovati: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. e Yakota Aviation Corp. Non è stato però in grado di fornire la prova che i COA di questi vettori sono stati revocati e che quindi i vettori in questione hanno cessato le loro attività.
- (82) CAAP ha comunicato di aver avviato una procedura di ricertificazione all'inizio del 2009 e che 21 vettori aerei sono già stati ricertificati in conformità alla regolamentazione sull'aviazione civile entrata in vigore nel 2008. Tali vettori sono: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc., Tuttavia CAAP non è stato in grado di dimostrare la solidità della suddetta procedura di ricertificazione. CAAP non ha potuto fornire i certificati completi di tutti questi vettori, in quanto i COA presentati non permettevano in particolare di individuare il numero e le marche di immatricolazione dei seguenti vettori ricertificati: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'n Inc., Misibis Aviation and Development Corp. Inoltre, CAAP non è stato in grado di fornire degli audit di precertificazione o le prove che sono state effettuate indagini adeguate sulle attività e la manutenzione dei vettori, prima della loro ricertificazione, al fine dimostrare l'effettiva applicazione dei manuali approvati e la conformità delle attività e della manutenzione effettuate da questi vettori alle norme di sicurezza in vigore. Inoltre, CAAP non ha potuto dimostrare che i vettori ricertificati sono soggetti ad una sorveglianza adeguata post-ricertificazione in quanto i programmi di sorveglianza che sono stati presentati per l'aeronavigabilità e il rilascio delle licenze per l'anno 2010 non precisano alcuna data per le attività programmate.
- (83) Philippines Airlines ha chiesto di essere sentito dal Comitato per la sicurezza aerea; l'incontro è avvenuto il 18 marzo 2010. Il vettore ha illustrato la propria attività e la procedura di ricertificazione cui è stato sottoposto nel 2009 fino al rilascio del suo nuovo COA il 9 ottobre 2009, che ne attesta la conformità alla regolamentazione sulla aviazione civile entrata in vigore nel 2008. Il vettore

⁽¹⁾ Considerando 16 del regolamento (CE) n. 1131/2008 del 14 novembre 2008, GU L 306 del 15.11.2008, pag. 49.

ha illustrato le verifiche effettuate prima della ricertificazione e ha confermato che erano incentrate sulla revisione e l'approvazione di nuovi manuali e procedure. Il vettore ha inoltre indicato di non essere stato sottoposto ad un audit in loco approfondito da parte di CAAP prima della ricertificazione e che le sue attività non sono state ancora sottoposte ad audit da parte di CAAP, in quanto tale audit deve ancora aver luogo. Philippines Airlines ha dichiarato di non operare nell'UE e ha precisato che, in seguito all'abbassamento del rating delle Filippine da parte della US FAA, le sue attività negli Stati Uniti sono soggette a restrizioni e di non essere autorizzato a servire tratte aggiuntive né a cambiare l'aeromobile sulle tratte che opera attualmente.

(84) Cebu Pacific Airlines ha chiesto di essere sentito dal comitato per la sicurezza aerea; l'incontro è avvenuto il 18 marzo 2010. Il vettore ha illustrato la propria attività e la procedura di ricertificazione cui è stato sottoposto nel 2009 fino al rilascio del suo nuovo COA il 25 novembre 2009, che ne dichiara la conformità alla regolamentazione sull'aviazione civile entrata in vigore nel 2008. Il vettore ha illustrato le verifiche effettuate prima della ricertificazione e ha confermato in particolare che il certificato ottenuto comprende una nuova autorizzazione a trasportare merci pericolose, anche se questo aspetto non era stato oggetto di un audit da parte di CAAP. Il vettore ha però precisato di non avvalersi volontariamente di tale autorizzazione. Cebu Pacific ha dichiarato di non essere autorizzato a operare negli Stati Uniti, in seguito all'abbassamento del rating delle Filippine da parte della US FAA. Il vettore ha inoltre indicato di non essere intenzionato a operare nell'UE.

(85) La Commissione riconosce i recenti sforzi avviati dai due vettori per garantire la sicurezza delle operazioni e prende atto inoltre delle misure interne da essi introdotte per migliorare la sicurezza. La Commissione è pronta a effettuare una visita presso questi operatori con la partecipazione di Stati membri e dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, per verificarne la conformità alle norme di sicurezza internazionali.

(86) La Commissione riconosce inoltre i recenti sforzi avviati dalle autorità competenti per riformare il sistema dell'aviazione civile nelle Filippine e i passi compiuti per correggere le carenze in materia di sicurezza denunciate dalla FAA e dall'ICAO. Tuttavia, in attesa dell'effettiva attuazione di azioni correttive adeguate in grado di rispondere alle gravi preoccupazioni in materia di sicurezza espresse dall'ICAO, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che le autorità competenti delle Filippine, per il momento, non siano in grado di attuare e fare applicare le pertinenti norme di sicurezza a tutti i vettori aerei soggetti al loro controllo regolamentare. Pertanto tutti i

vettori aerei certificati nelle Filippine devono essere soggetti ad un divieto operativo e inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

(87) La Commissione ritiene tuttavia che i recenti cambiamenti avvenuti nel *management* di CAAP nonché le iniziative concrete immediate prese da questo nuovo *management*, tra le quali l'assunzione di 23 ispettori qualificati e l'utilizzo di un'importante assistenza tecnica fornita dall'ICAO, dimostrano la volontà dello Stato di affrontare rapidamente le carenze in materia di sicurezza individuate dalla FAA e dall'ICAO e preparare la strada ad un'adeguata soluzione di tali carenze senza ritardi. La Commissione è pronta a sostenere gli sforzi delle Filippine, mediante una visita di valutazione, incentrata sulle prestazioni sotto il profilo della sicurezza degli operatori, allo scopo di superare le gravi carenze constatate in materia di sicurezza.

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

(88) 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 26 novembre 2009, né da parte delle autorità responsabili della supervisione regolamentare dei suddetti vettori aerei. Di conseguenza, sulla base dei 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.

(89) Le misure previste dal 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 30 marzo 2010.

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

ALLEGATO A

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regno di Cambogia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines inserito nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica d'Angola
AEROJET	015	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	004	DCD	Repubblica d'Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republic of 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, compresi i seguenti:		—	Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Sconosciuto	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.	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Repubblica del Benin
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della 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	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
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)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/045/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/ TVC/038/08	ALX	Repubblica democratica del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/033/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/042/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/034/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/ TVC/025/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/ TVC/030/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/050/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/ TVC/044/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/046/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/024/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/ TVC/049/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
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.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 di Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua, compresi i seguenti:			Repubblica d'Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica d'Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica d'Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica d'Indonesia

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
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	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
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA 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

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
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica d'Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica d'Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica d'Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica d'Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana inserito nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakistan
AERO AIR COMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AEROPRAKT KZ	Sconosciuto	APK	Repubblica del Kazakistan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
AIR DIVISION OF EKA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR FLAMINGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Sconosciuto	AKS	Repubblica del Kazakistan
ALMATY AVIATION	Sconosciuto	LMT	Repubblica del Kazakistan
ARKHABAY	Sconosciuto	KEK	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Repubblica del Kazakistan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Repubblica del Kazakistan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Repubblica del Kazakistan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Repubblica del Kazakistan
AVIA-JAYNAR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BEYBARS AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan

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
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Repubblica del Kazakistan
BERKUT KZ	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Repubblica del Kazakistan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Repubblica del Kazakistan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Repubblica del Kazakistan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Repubblica del Kazakistan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Sconosciuto	KZE	Repubblica del Kazakistan
FENIX	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Repubblica del Kazakistan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Repubblica del Kazakistan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Repubblica del Kazakistan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Repubblica del Kazakistan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Repubblica del Kazakistan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRWEST	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIA	Sconosciuto	KKA	Repubblica del Kazakistan
KZAVIASPAS	Sconosciuto	KZS	Repubblica del Kazakistan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Repubblica del Kazakistan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Repubblica del Kazakistan
NAVIGATOR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Sconosciuto	KOV	Repubblica del Kazakistan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SALEM AIRCOMPANY	Sconosciuto	KKS	Repubblica del Kazakistan

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
SAMAL AIR	Sconosciuto	SAV	Repubblica del Kazakistan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Repubblica del Kazakistan
SEMEYAVIA	Sconosciuto	SMK	Repubblica del Kazakistan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Repubblica del Kazakistan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Repubblica del Kazakistan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Repubblica del Kazakistan
SKYSERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
TYAN SHAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Sconosciuto	JTU	Repubblica del Kazakistan
ZHERSU AVIA	Sconosciuto	RZU	Repubblica del Kazakistan
ZHEZKAZGANAIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
ASIAN AIR	Sconosciuto	AAZ	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
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
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

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
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, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica del Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Repubblica del Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Repubblica del Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Repubblica del Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica delle Filippine
AEROWURKS AERIAL SPARYING SERVICES	4AN2008003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
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

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
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CM AERO	4AN2000001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CORPORATE AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
HUMA CORPORATION	2009014	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine

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
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SPIRIT OF MANILA SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WORLD AVIATION, CORP.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
YOKOTA AVIATION, INC.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZENITH AIR, INC.	2009012	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Sconosciuto	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

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
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme			Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ATTICO AIRLINES	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ALMAJARA AVIATION	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
BADER AIRLINES	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ALLEGATO B

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Tu 204	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50; 1 aeromobile del tipo Falcon 900	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Repubblica del Gabon
AIR 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 aeromobile del tipo Fokker 50	L'intera flotta, tranne: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B-767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica del Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo A300, 4 aeromobili del tipo A310, 9 aeromobili del tipo B747, 1 aeromobile B737, 6 aeromobili del tipo A320	L'intera flotta, tranne: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF	Repubblica islamica dell'Iran

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobili 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 esclusivamente ad utilizzare l'aeromobile specifico in questione per le operazioni all'interno della Comunità europea.

(²) Air Astana è autorizzato esclusivamente ad utilizzare l'aeromobile specifico in questione per le operazioni all'interno della Comunità europea.

(³) Gabon Airlines è autorizzato esclusivamente ad utilizzare l'aeromobile specifico in questione per le operazioni all'interno della Comunità europea.

(⁴) Iran Air può operare con destinazione l'Unione europea utilizzando l'aeromobile specificamente indicato alle condizioni stabilite ai considerandi 48 e 49 del presente regolamento.