

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 295/2012 DELLA COMMISSIONE

del 3 aprile 2012

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⁽²⁾,

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, di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (di seguito "EASA") hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o, quando ciò sia risultato impossibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituiscono la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere sentiti entro 10 giorni lavorativi dalla Commissione nonché dal comitato di sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile⁽³⁾.
- (5) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'AESA sui risultati dell'analisi delle relazioni di

audit effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (in appresso ICAO) nell'ambito dell'*Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP) dell'ICAO. Gli Stati membri sono stati invitati a dare priorità alle ispezioni a terra dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata presso Stati per i quali l'ICAO ha rilevato gravi preoccupazioni in materia di sicurezza o per i quali l'AESA ha concluso si riscontrino gravi carenze nel sistema di sorveglianza in materia di sicurezza. Nonostante le consultazioni avviate dalla Commissione ai sensi del regolamento (CE) n. 2011/2005, ciò consentirà di acquisire ulteriori informazioni in merito alle prestazioni in materia di sicurezza sui vettori aerei titolari di una licenza rilasciata presso tali Stati.

- (6) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'ASA riguardanti i progetti di assistenza tecnica realizzati in paesi che rientrano nel campo di applicazione dal regolamento (CE) n. 2111/2005. Il comitato è stato informato circa le richieste di ulteriore assistenza e cooperazione tecnica per migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile al fine di risolvere le situazioni di non conformità alle norme internazionali in vigore. Gli Stati membri sono stati invitati a rispondere a queste richieste su base bilaterale in coordinamento con la Commissione e l'AESA.
- (7) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei dell'Unione europea

- (8) In seguito all'analisi, da parte dell'AESA, delle informazioni emerse dai controlli a terra effettuati su aeromobili di alcuni vettori titolari di una licenza rilasciata nell'Unione europea, nonché da ispezioni in materia di standardizzazioni effettuate dall'AESA e da ispezioni e audit realizzati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di attuazione e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea: la Germania ha comunicato che diversi vettori aerei tedeschi si trovano sotto sorveglianza rafforzata, fra cui Air Alliance Express e Air Traffic GmbH Dusseldorf; la Lettonia ha comunicato la revoca del certificato di operatore aereo (COA) di Inversija il 19 gennaio 2012; l'Italia ha comunicato la revoca del COA di ItaliAirlines e la proroga della sospensione della licenza di trasporto aereo del vettore Livingston; la Grecia ha comunicato la revoca della sospensione della licenza commerciale del vettore aereo Hellenic Imperial Airways, il 28 febbraio 2012, ma il mantenimento di una stretta sorveglianza di tale vettore, nonché l'imposizione di una sorveglianza aggiuntiva per i vettori aerei Sky Wings Airlines e Hermes Airlines; i

⁽¹⁾ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

⁽²⁾ GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76.

⁽³⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

Paesi Bassi hanno comunicato la revoca del COA del vettore Solid-air in data 28 dicembre 2011 e del COA di Amsterdam Airlines in data 6 febbraio 2012; la Spagna ha comunicato la proroga della sospensione del COA del vettore Zorex, in vigore dal 7 novembre 2011; la Svezia ha comunicato la revoca del COA di AirSweden Aviation AB il 10 gennaio 2012, la revoca del COA del vettore Flyg Centrum AB il 16 dicembre 2011 e il mantenimento della stretta sorveglianza del vettore Nova Air; la Romania ha comunicato di avere revocato il COA di Direct Aero Services in data 20 marzo 2012.

Vettori aerei della Repubblica di Albania

- (9) A seguito della decisione adottata all'ultima riunione del comitato per la sicurezza aerea del novembre 2011 ⁽¹⁾, le autorità competenti dell'Albania hanno riferito sui progressi nell'attuazione del loro piano di azione, pur rilevando alcuni ritardi nell'ingaggio a lungo termine di ispettori qualificati. L'Albania è esortata ad accelerare le misure volte a sviluppare le capacità della propria autorità di sorveglianza in materia di sicurezza. L'AESA continuerà a monitorare il procedere delle azioni correttive e svolgerà un'ispezione generale di controllo nell'ottobre 2012 per verificare che l'attuazione dei piani di azione sia soddisfacente. Il comitato per la sicurezza aerea riesaminerà la situazione sulla base dei risultati di tale ispezione.

Comlux Aruba N.V.

- (10) Le autorità competenti della Francia hanno comunicato di non aver potuto rilasciare un'autorizzazione a Comlux Aruba N.V., un vettore aereo certificato ad Aruba, a causa di carenze in materia di sicurezza individuate nell'esame del questionario tecnico presentato dall'operatore al fine di ricevere l'autorizzazione di atterraggio nel suddetto Stato membro, e hanno notificato la loro conclusione agli Stati membri attraverso la banca dati SAFA ⁽²⁾.
- (11) La Commissione, in considerazione di tali carenze, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti di Aruba e il vettore aereo, esprimendo le proprie preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di Comlux Aruba N.V. nell'UE e chiedendo chiarimenti sulle iniziative intraprese dalle autorità competenti e dal vettore per porre rimedio alle carenze in oggetto.
- (12) Le autorità competenti di Aruba e il vettore aereo hanno presentato osservazioni scritte e hanno partecipato a una riunione con la Commissione, l'AESA e alcuni membri del comitato per la sicurezza aerea, tenutasi il 20 febbraio 2012. Sulla base delle informazioni fornite e nonostante

sembri che si sia ovviato ai problemi di sicurezza identificati dalla Francia, sono stati individuati ulteriori motivi di preoccupazione riguardo alla sede principale delle attività dell'operatore. Il vettore ha dichiarato che il proprio ufficio di Aruba dispone solamente di due segretarie e che la sede principale in cui si svolgono il controllo delle operazioni di volo e del mantenimento dell'aeronavigabilità non si trova ad Aruba. Tuttavia, le autorità competenti di Aruba hanno comunicato di avere avviato un riesame della legislazione in materia di aviazione civile per garantire che i vettori aerei certificati ad Aruba stabiliscano la propria sede principale in quello Stato e si è richiesto a Comlux Aruba di dimostrare di aver stabilito la propria sede principale ad Aruba entro il 1° agosto 2012.

- (13) La Commissione ne prende atto e continuerà a monitorare le azioni amministrative e legali intraprese dalle autorità competenti di Aruba per garantire che i vettori aerei certificati in quello Stato vi stabiliscano la propria sede principale.

Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo

- (14) Dal marzo 2006 i vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo sono elencati nell'allegato A ⁽³⁾. Secondo informazioni pervenute, le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo avevano rilasciato una nuova licenza al vettore aereo Jet Congo Airways. Dette autorità competenti non hanno risposto a una richiesta di informazioni della Commissione e non hanno fornito elementi per comprovare che la sorveglianza di sicurezza del nuovo vettore aereo adempia pienamente alle norme internazionali di sicurezza in vigore. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene pertanto che anche il vettore sopramenzionato debba essere inserito nell'elenco dell'allegato A.
- (15) Dopo l'ultima riunione del comitato per la sicurezza aerea, si è avuta comunicazione di numerosi incidenti mortali con il coinvolgimento di vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo. Il 30 gennaio 2012 un aeromobile del tipo Antonov 28 con marca di immatricolazione 9Q-CUN, operato da TRACEP Congo Aviation, è precipitato portando alla totale distruzione dell'aeromobile e alla morte di quattro persone. Il 12 febbraio 2012 un aeromobile del tipo Gulfstream IV con marca di immatricolazione N25A, operato da Katanga Express, è precipitato portando alla totale distruzione dell'aeromobile e alla morte di sei persone. Tuttavia, le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo non hanno risposto a richieste di informazioni da parte della Commissione sui risultati preliminari delle indagini su tali incidenti.

⁽¹⁾ Considerandi da 14 a 25 del regolamento di esecuzione (UE) n. 1197/2011, GU L 303 del 22.11.2011, pag. 15.

⁽²⁾ Relazione n. DGAC/F-2011-1879.

⁽³⁾ Considerandi da 60 a 64 del regolamento (CE) n. 474/2006 del 22 marzo 2006, GU L 84 del 23.3.2006, pag. 18.

Vettori aerei della Repubblica della Guinea equatoriale

- (16) Dal marzo 2006 tutti i vettori aerei certificati nella Guinea Equatoriale sono elencati nell'allegato A ⁽¹⁾. La Commissione e l'AESA hanno tenuto una riunione consultiva con le autorità competenti della Guinea Equatoriale (DGAC) il 22 febbraio 2012. Nel corso della riunione, la DGAC ha riferito sui progressi finora compiuti per risolvere le criticità in materia di sicurezza individuate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) in occasione dell'audit svolto nel 2007 nell'ambito dell'*Universal Safety Oversight Audit Programme* (USO-AP).
- (17) La DGAC ha fornito alla Commissione le prove della revoca dei certificati di operatore aereo ai vettori seguenti: GETRA, Guinea Airways, UTAGE, Euroguineana de Aviación y Transportes, General Work Aviación, Star Equatorial Airlines ed EGAMS. Poiché i vettori in questione, certificati nella Repubblica della Guinea equatoriale hanno, conseguentemente, cessato le attività, devono essere ritirati dall'allegato A.
- (18) La DGAC ha fornito alla Commissione informazioni sul rilascio di un certificato di operatore aereo al vettore Punto Azul. Tuttavia, poiché la DGAC non ha fornito prove che la sorveglianza in materia di sicurezza di questo vettore aereo è assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni si ritiene che detto vettore debba essere inserito nell'allegato A.
- (19) La Commissione prende atto dei progressi compiuti dalle autorità competenti della Repubblica della Guinea equatoriale e le esorta a continuare i loro sforzi per l'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile in conformità alle norme di sicurezza internazionali.

Vettori aerei della Repubblica di Indonesia

- (20) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti dell'Indonesia (DGCA) al fine di seguire i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Indonesia, nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza. Il 7 febbraio 2012 si è svolta una videoconferenza alla quale hanno partecipato la Commissione, l'AESA e la DGCA. La DGCA ha confermato i progressi realizzati e tutt'ora in corso e ha fornito informazioni su ulteriori iniziative per l'applicazione delle norme concernenti alcuni vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza: in particolare, la DGCA ha comunicato la sospensione dei COA di Kartika Airlines, Mimika Air, Riau Airlines e Survei Udara Penas.
- (21) La DGCA ha inoltre comunicato e confermato che in data 13 agosto 2010 è stato revocato il COA di Megantara. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il suddetto vettore aereo debba essere depennato dall'elenco di cui all'allegato A.

- (22) La DGCA ha inoltre comunicato di aver rilasciato nuovi COA a TransNusa Aviation Mandiri il 19 agosto 2011, a Enggang Air Service il 1° marzo 2010, a Surya Air l'8 aprile 2011, a Ersa Eastern Aviation il 9 settembre 2011 e a Matthew Air Nusantara il 20 settembre 2011. Tuttavia, poiché la DGCA non ha fornito prove che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi vettori aerei è assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che detti vettori debbano anch'essi essere inclusi nell'allegato A.
- (23) La Commissione ha preso atto dei continui progressi compiuti dalle autorità competenti dell'Indonesia e le esorta a proseguire nel valido lavoro, diretto a istituire un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile pienamente conforme alle norme di sicurezza internazionali; la Commissione riesaminerà il caso prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.

Vettori aerei della Libia

- (24) Sulla base del tragico incidente che ha coinvolto un aeromobile del tipo Airbus A330 operato da Afriqiyah Airways il 13 maggio 2010 e delle prove documentate delle carenze in materia di sicurezza individuate nell'ambito del programma SAFA relativo a Afriqiyah Airways ⁽²⁾ e United Aviation ⁽³⁾, nell'ottobre 2010 i servizi della Commissione hanno avviato discussioni con le competenti autorità libiche (LCAA). Tali discussioni sono state interrotte dallo scoppio della guerra civile nel paese.
- (25) Le consultazioni sono riprese nell'ottobre 2011; la LCAA ha comunicato di aver sospeso tutti i certificati di operatore aereo (COA) per la Libia e che avrebbe effettuato una procedura di ricertificazione prima di revocare la sospensione dei COA. Durante gli audit previsti nell'ambito di questo processo di ricertificazione, la LCAA ha rilevato gravi problemi di sicurezza rispetto ad Afriqiyah Airways, in particolare per ciò che concerne l'addestramento dei piloti, la mancanza di personale addetto alla manutenzione e la presenza di attrezzature insufficienti per effettuare operazioni di manutenzione. Ciò nonostante, poco dopo aver svolto l'audit la LCAA ha rilasciato un COA ad Afriqiyah Airways.
- (26) Il 22 febbraio 2012 la Commissione, l'AESA e diversi membri del comitato per la sicurezza aerea hanno avviato ulteriori consultazioni con LCAA, Afriqiyah Airways, Libyan Airlines e Global Aviation. Tuttavia, la LCAA a tutt'oggi non ha fornito le informazioni richieste, in particolare l'elenco dei vettori aerei certificati in Libia, i corrispondenti COA e le relative specifiche operative, le relazioni di audit compilate prima di revocare le sospensioni, unitamente alla prova che le carenze individuate nel corso degli audit sono state adeguatamente risolte. Inoltre, la LCAA ha indicato che le indagini sull'incidente di Afriqiyah Airways avevano incontrato delle difficoltà e non sono giunte finora ad alcuna conclusione.

⁽¹⁾ Considerandi da 65 a 69 del regolamento (CE) n. 474/2006 del 22 marzo 2006, GU L 84 del 23.3.2006, pag. 18.

⁽²⁾ DGAC/F-2010-1761; CAA-NL-2010-68; CAA-NL-2010-210; LBA/D-2010-656; DGAC/F-2010-850; ENAC-IT-2010-400; DGAC/F-2010-2060; DGAC/F-2010-1571; DGAC/F-2010-498.

⁽³⁾ LBA/D-2010-1258; DGAC/F-2010-841.

- (27) Il ministro dei Trasporti libico, la LCAA, Afriqiyah Airways e Libyan Airlines hanno presentato le loro osservazioni al comitato per la sicurezza aerea il 20 marzo 2012. Il ministro ha riconosciuto che il sistema libico di sicurezza aerea non è in linea con le norme ICAO e ha esposto le azioni previste per correggere tale situazione nell'ambito di un programma triennale con l'assistenza di esperti esterni di sicurezza dell'aviazione.
- (28) Il ministro ha altresì riconosciuto durante il comitato per la sicurezza aerea — e la LCAA lo ha confermato per iscritto il 22 marzo 2012 — che a causa delle carenze in materia di sicurezza del sistema di sorveglianza libico i vettori libici non saranno autorizzati ad operare da e per l'Unione europea, la Norvegia, l'Islanda e la Svizzera almeno fino al 22 novembre 2012 e i loro rispettivi COA saranno modificati per rispecchiare tali restrizioni. Il ministro ha poi annunciato la formazione di un comitato per portare avanti i lavori di ricostruzione del sistema libico di sicurezza aerea ed ha dichiarato che le autorità competenti della Libia collaboreranno strettamente con la Commissione e trasmetteranno aggiornamenti periodici per documentare i progressi compiuti.
- (29) Il comitato ha preso atto delle azioni decisive intraprese dalle autorità libiche ed ha richiesto che la LCAA trasmetta alla Commissione entro il 20 aprile 2012 un piano di azioni correttive che tratti integralmente tutte le richieste di informazioni non evase e disponga azioni specifiche e scadenze per rimediare alle carenze del loro sistema di sorveglianza.
- (30) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno riconosciuto le gravi difficoltà che la Libia si trova ad affrontare in seguito al conflitto e hanno preso atto del forte impegno assunto dal ministro per avviare un processo di ricostruzione. La Commissione esorta la LCAA a proseguire il dialogo aperto e costruttivo instaurato con la Commissione dopo la fine del recente conflitto. Tuttavia, qualora la LCAA non applichi le restrizioni annunciate, la Commissione sarà costretta ad adottare misure immediate di salvaguardia ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (31) La situazione della sicurezza aerea in Libia sarà riesaminata dal comitato per la sicurezza aerea nella riunione prevista per novembre 2012, in cui si procederà a valutare l'efficacia delle azioni adottate dalle autorità libiche competenti.
- Vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania**
- (32) I vettori aerei certificati in Mauritania figurano nell'allegato A dal novembre 2010 ⁽¹⁾. Le autorità competenti della Mauritania (ANAC) hanno comunicato il rilascio di un nuovo COA al vettore Mauritania Airlines, senza peraltro fornire prove che la sorveglianza in materia di sicurezza di questo vettore sia pienamente conforme alle norme di sicurezza internazionali. In particolare, il COA di questo vettore è stato rilasciato l'8 maggio 2011 in assenza di prove che dimostrino che le numerose carenze individuate durante la certificazione iniziale della compagnia (analisi documentale delle procedure operative e di manutenzione dell'aprile 2011 e audit in loco svolto dal 3 al 5 maggio 2011) siano state efficacemente risolte prima del rilascio di detto COA. Inoltre, il COA è stato rilasciato senza controllare previamente che l'operatore detenesse le autorizzazioni appropriate relative al mantenimento dell'aeronavigabilità e alla manutenzione. Non si sono poi fornite prove per comprovare che il vettore sia soggetto ad una sorveglianza continua in conformità alle norme internazionali di sicurezza. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene pertanto che il vettore sopramenzionato debba essere inserito nell'elenco dell'allegato A.
- (33) L'ANAC ha anche comunicato che il COA di Mauritania Airways è scaduto il 15 dicembre 2010 e non è stato rinnovato in conseguenza della cessazione delle attività di questo vettore. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il suddetto vettore debba essere depennato dall'elenco di cui all'allegato A.
- (34) La Mauritania ha comunicato l'avvio di azioni decisive per apportare cambiamenti positivi al suo sistema di sorveglianza della sicurezza, fra cui la modifica della legislazione in materia di aviazione civile per allinearla agli allegati della Convenzione di Chicago e le modifiche della gestione, della struttura e dell'organico dell'ANAC. Anche i processi di certificazione e di sorveglianza continua dei vettori aerei sono stati aggiornati e saranno messi in opera prossimamente.
- (35) Pur riconoscendo che la Mauritania deve ancora fare molto per risolvere tutti i problemi esistenti, l'ICAO ha elogiato l'impegno del paese a risolvere le carenze in materia di sicurezza individuate nell'audit svolto nel 2008. Lo Stato ha fornito aggiornamenti periodici del proprio piano di azioni correttive ed ha riferito di progressi significativi compiuti. La missione coordinata di convalida dell'ICAO (ICAO Coordinated Validation Mission, ICVM) prevista per maggio 2012 costituirà un momento importante di valutazione dei progressi ottenuti.
- (36) La Commissione accoglie con favore i progressi riferiti dalle autorità competenti della Mauritania nella rettifica delle carenze individuate dall'ICAO e le esorta a proseguire risolutamente con tali azioni, in opportuna collaborazione con l'ICAO. Il comitato per la sicurezza aerea riesaminerà la situazione sulla base dei risultati della missione coordinata di convalida dell'ICAO.

⁽¹⁾ Considerandi da 43 a 51 del regolamento (CE) n. 1071/2010 del 22 novembre 2010, GU L 306 del 23.11.2010, pag. 49.

Pakistan International Airways

- (37) La Commissione ha proseguito le consultazioni con le autorità competenti del Pakistan (PCAA) e con Pakistan International Airways (PIA) e le ha incontrate il 20 febbraio 2012 per esaminare i progressi compiuti nell'adottare le misure descritte nei loro piani di azione correttivi (PAC).
- (38) Le PCAA hanno comunicato e dimostrato di aver incrementato il livello dei controlli su PIA, di aver preso provvedimenti normativi per la sospensione di alcune licenze di manutenzione e di aver richiesto cambiamenti significativi del sistema di gestione della qualità di PIA. Inoltre, hanno comunicato l'esito positivo dell'audit dell'ICAO svoltosi nel giugno 2011 e indicato la loro intenzione di adottare nuovi regolamenti che riflettono le norme AESA — Parte 145.
- (39) PIA ha riferito che le azioni precisate nel suo piano di azioni correttive sono state condotte a termine, ad eccezione dei controlli approfonditi su quattro aeromobili che sono attualmente in fase di manutenzione. PIA ha confermato che è attualmente in corso un ampio programma di formazione destinato a continuare.
- (40) L'AESA ha comunicato al comitato per la sicurezza aerea che i risultati delle ispezioni SAFA su aeromobili di PIA hanno indotto ad avviare una procedura di sospensione dell'autorizzazione di impresa di manutenzione AESA, parte 145, in data 11 novembre 2011. Pur rilevando che il piano di azioni correttive di PIA pareva individuare le criticità in materia di sicurezza in questione, l'AESA non ha potuto contare sulle PCAA per monitorare efficacemente l'andamento degli standard di manutenzione di PIA e si è quindi vista costretta a sospendere l'autorizzazione AESA, parte 145, in data 6 marzo 2012.
- (41) La Commissione prende atto dei progressi compiuti dalle PCAA e da PIA per risolvere le carenze riscontrate in materia di sicurezza, ma conferma che, qualora si verificasse un evento significativo che facesse sorgere nuove preoccupazioni, dovranno essere adottati interventi di contenimento del rischio alla sicurezza. Gli Stati membri intendono quindi continuare a 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 della Commissione, del 16 aprile 2008, recante modalità di esecuzione della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativamente alla definizione delle priorità per le ispezioni a terra degli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari ⁽¹⁾.

Vettori aerei della Repubblica delle Filippine

- (42) I vettori aerei certificati nelle Filippine figurano nell'allegato A dal 31 marzo 2010 ⁽²⁾. Le autorità competenti

delle Filippine (CAAP) hanno comunicato il rilascio di nuovi certificati di operatore aereo ai vettori Aero Equipment Aviation Inc, AirAsia Philippines Certeza Infosys Corp., Mid-Sea Express, Southern Air Flight Services, NorthSky Air Inc. e Island Helicopter Services. La CAAP non ha fornito risposte soddisfacenti alle richieste di informazioni inoltrate dalla Commissione e in particolare non ha trasmesso i COA dei suddetti vettori con le specifiche operative complete; inoltre essa non ha dimostrato che la certificazione e la sorveglianza continua di detti vettori è pienamente conforme alle norme internazionali di sicurezza in vigore. Sulla base dei criteri comuni si ritiene pertanto che i vettori sopramenzionati debbano essere inseriti nell'elenco dell'allegato A.

- (43) Dopo l'ultima riunione del comitato per la sicurezza aerea, si è avuta comunicazione di numerosi incidenti mortali con il coinvolgimento di vettori aerei certificati nelle Filippine. Il 10 dicembre 2011 un aeromobile del tipo Beechcraft 65-80 con marca di immatricolazione RP-C824, operato da Aviation Technology Innovator, è precipitato sulla scuola elementare Felixberto Serrano, presso Manila, portando alla totale distruzione dell'aeromobile e alla morte di almeno 14 persone; la CAAP non hanno risposto alle richieste di informazioni della Commissione sui risultati preliminari delle indagini sull'incidente, limitandosi a riferire che il COA era "inattivo/restituito" senza però dichiarare da quale data e senza fornire le relative prove. Un altro incidente mortale, avvenuto il 4 marzo 2012, ha interessato un aeromobile del tipo Cessna 172S immatricolato RP-C209 ed operato da Avia Tours, portando alla totale distruzione dell'aeromobile e alla morte di due persone; sebbene la CAAP abbia fornito informazioni preliminari sull'incidente, non è stato possibile determinare la validità del COA in quanto la relazione preliminare sull'incidente afferma che esso sarebbe valido fino al 14 agosto 2012, mentre secondo le informazioni trasmesse dalla CAAP sarebbe scaduto il 14 febbraio 2012.
- (44) La CAAP ha comunicato che numerosi operatori hanno un COA "inattivo/restituito" o sono stati ricertificati a norma del PCAR, parte 11, ai fini dell'attività aeronautica. Tuttavia, la CAAP non ha trasmesso prove a conferma della revoca del COA corrispondente o della cessazione dell'attività commerciale di trasporto aereo da parte di detti operatori. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti operatori debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.
- (45) Nel gennaio 2012 la Federal Aviation Administration (FAA) degli Stati Uniti ha svolto un riesame tecnico nelle Filippine, durato una settimana, per valutare i progressi compiuti dalla CAAP per adempiere alle norme internazionali di sicurezza. La CAAP non ha trasmesso informazioni dettagliate sull'esito di tale riesame. Tuttavia, non si sono rilevati cambiamenti della valutazione delle Filippine da parte della FAA, che rimane nella categoria 2, la quale caratterizza il mancato adempimento alle norme internazionali di sicurezza.

⁽¹⁾ GU L 109 del 19.4.2008, pag. 7.

⁽²⁾ Considerandi da 74 a 87 del regolamento (UE) n. 273/2010 del 30 marzo 2010, GU L 84 del 31.3.2010, pag. 32.

Vettori aerei della Federazione russa

- (46) A seguito della riunione del comitato per la sicurezza aerea ⁽¹⁾, svoltasi nel novembre 2011, in cui le autorità competenti della Russia (Agenzia federale russa per il trasporto aereo, FATA) hanno comunicato e dimostrato di avere ristretto del tutto o in parte per motivi di sicurezza le operazioni dei vettori Aviastar-TU, UTAir-Cargo, Tatarstan Airlines, Daghestan Airlines, Yakutia e Vim Avia (Vim Airlines), la Commissione ha proseguito attivamente le consultazioni con la FATA per seguire gli sviluppi.
- (47) Riunioni di consultazione si sono tenute a Bruxelles il 19 dicembre 2011 e il 21 febbraio 2012 con la presenza di FATA, Commissione, AESA e alcuni membri del comitato per la sicurezza aerea. La FATA ha comunicato la propria intenzione di levare le restrizioni imposte su parte della flotta della Tatarstan Airlines (aeromobili dei tipi Boeing B737-500, B737-400, B737-300, Tupolev 154M e Yakovlev Yak-42), Aviastar-TU (aeromobili del tipo Tupolev Tu-204) e Yakutia (aeromobili dei tipi Boeing B757-200, B737-300 e B737-800), in quanto riteneva soddisfacenti i risultati delle ispezioni svolte su detti vettori.
- (48) Inoltre la FATA ha documentato ulteriori misure di esecuzione. In particolare, è stato revocato il 19 dicembre 2011 il COA della Daghestan Airlines in seguito a preoccupazioni derivanti dall'audit svolto su quel vettore. La FATA ha inoltre comunicato di aver chiesto a UTAir-Cargo di introdurre ulteriori azioni correttive per consentire un'eventuale revoca delle restrizioni sulla sua flotta.
- (49) Per garantire che i provvedimenti presi dalla FATA rechino un miglioramento duraturo della sicurezza, gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte dei vettori aerei russi delle norme di sicurezza pertinenti, rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili di quei vettori ai sensi del regolamento (CE) n. 351/2008 e potranno adottare misure opportune per garantire l'osservanza di tali requisiti. La Commissione continuerà a monitorare i risultati.

Vim Avia

- (50) La FATA ha confermato che la Vim Avia rimane soggetta a restrizioni operative che ne vietano i voli nell'UE (atterraggi e sorvoli) dell'intera flotta (otto aeromobili del tipo Boeing B757-200) in attesa della piena attuazione di un piano di azioni correttive.
- (51) In occasione della già citata riunione del 21 febbraio 2012 Vim Avia ha presentato i propri investimenti in materia di sicurezza, in particolare per quanto riguarda la formazione, ma non ha dimostrato di essere riuscita ad

istituire un sistema efficiente di gestione della sicurezza. Il vettore non era in grado, a quella data, di dimostrare che tali investimenti erano operanti ed efficaci.

- (52) La FATA ha comunicato di ritenere che tale operatore avrà completato tutte le azioni correttive entro il 1° aprile 2012. In seguito, la FATA ha indicato di voler eseguire un'ispezione del vettore aereo in questione, per verificare che tutte le carenze siano state corrette in modo soddisfacente e quindi decidere se revocare le restrizioni attualmente in vigore. La FATA si è impegnata a fornire alla Commissione le relazioni sui progressi compiuti nell'attuazione delle misure correttive da parte del vettore e i risultati della successiva ispezione.
- (53) In considerazione di quanto sopra esposto e tenendo conto delle efficaci azioni di esecuzione intraprese dalle autorità competenti russe, è ancora troppo presto per rivalutare la situazione di questo vettore aereo. La Commissione esaminerà la situazione di Vim Avia in una futura riunione del comitato per la sicurezza aerea, sulla base delle relazioni trasmesse dalle autorità competenti russe e della loro decisione in merito al mantenimento delle attuali restrizioni.

Vettori aerei della Repubblica bolivariana del Venezuela*Conviasa*

- (54) Sono state riscontrate numerose e gravi carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Conviasa certificato in Venezuela. Tali carenze sono state individuate dalle autorità competenti spagnole, nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ⁽²⁾. Conviasa ha dimostrato incapacità a porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza. Conviasa non ha risposto per tempo e in modo adeguato alle carenze notificate dall'autorità dell'aviazione della Spagna. Il ripetersi di tali casi di non conformità comprova il permanere di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza nelle aree dell'esercizio e della manutenzione.
- (55) Conviasa ha registrato diversi incidenti, di cui due mortali: il primo incidente ha avuto come oggetto, il 13 settembre 2010, un aeromobile del tipo ATR42 con marca di immatricolazione YV-1010; l'altro, avvenuto il 30 agosto 2008, ha interessato un aeromobile del tipo Boeing B737-200 con marca di immatricolazione YV-102T. I risultati delle indagini sulle cause di tali incidenti non sono stati comunicati alla Commissione dalle autorità competenti del Venezuela e la Commissione non è a conoscenza di raccomandazioni eventualmente emesse per prevenire ulteriori eventi di questo tipo.

⁽¹⁾ Considerandi da 36 a 49 del regolamento di esecuzione (UE) n. 1197/2011 della Commissione, del 21 novembre 2011, GU L 303 del 22.11.2011, pag. 19.

⁽²⁾ Relazione n. AESA-E-2011-234, -326, -412, -553, -663, -715, -832, -895 e AESA-E-2012-1.

- (56) La Commissione, in considerazione delle summenzionate carenze, ha avviato nell'agosto 2011 delle consultazioni con le autorità competenti del Venezuela, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di Conviasa e chiedendo chiarimenti sulle iniziative intraprese dalle autorità competenti, nonché dal vettore, per porre rimedio alle carenze in oggetto.
- (57) Dette autorità non hanno risposto per tempo e adeguatamente alle richieste di informazioni della Commissione in merito alla sorveglianza di sicurezza di Conviasa in quanto non sono state trasmesse, in particolare, le informazioni richieste sui progressi dell'indagine sull'incidente, le raccomandazioni derivanti da tali indagini, le azioni intraprese per affrontare le possibili cause degli incidenti e le specifiche operative, i requisiti e le restrizioni associati al COA del vettore.
- (58) Conviasa e le autorità competenti del Venezuela hanno presentato le proprie argomentazioni al comitato di sicurezza aerea il 21 marzo 2012. Il vettore aereo ha dichiarato di aver intrapreso azioni per migliorare i controlli interni, la formazione e l'attuazione di un sistema di gestione della sicurezza e di considerare ulteriori azioni future, affermando altresì di avere risposto a tutti i problemi emersi dalle ispezioni a terra. Il comitato ha rilevato l'esistenza di una collaborazione fattiva in corso fra il vettore aereo e le autorità competenti spagnole. Tuttavia, il vettore aereo non ha potuto spiegare la ripetizione di analoghi rilievi di inottemperanza individuati nel corso di ispezioni successive e non ha fornito informazioni sulle cause degli incidenti mortali sopra citati e sulle azioni intraprese per evitare che si ripetano. Il vettore non ha inoltre trasmesso informazioni di base sulla flotta in esercizio e non ha fornito le specifiche operative, i requisiti e le restrizioni associati al suo COA.
- (59) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Conviasa non soddisfi le pertinenti norme di sicurezza e debba pertanto essere inserita nell'elenco di cui all'allegato A.
- Línea Turística Aerotuy*
- (60) Sono state riscontrate comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Línea Turística Aerotuy certificato in Venezuela. Tali carenze sono state individuate dalla Francia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ⁽¹⁾.
- (61) Línea Turística Aerotuy ha registrato diversi incidenti, compreso un incidente mortale che ha visto coinvolto il 17 aprile 2009 un aeromobile del tipo Cessna 208B con marca di immatricolazione YV-1181.
- (62) La Commissione, in considerazione delle summenzionate carenze, nell'agosto 2011 ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti del Venezuela, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di Conviasa e chiedendo chiarimenti sulle iniziative intraprese dalle autorità competenti, nonché dal vettore, per porre rimedio alle carenze in oggetto. Dette autorità non hanno risposto in modo adeguato o tempestivo.
- (63) La Línea Turística Aerotuy e le autorità competenti del Venezuela hanno presentato le proprie argomentazioni al comitato di sicurezza aerea il 21 marzo 2012, corredate di osservazioni scritte. Il vettore aereo ha trasmesso il proprio COA con le relative specifiche operative complete. Il vettore ha affermato di avere intrapreso azioni per rimediare alle carenze individuate nelle ispezioni a terra, soddisfacendo le esigenze delle autorità competenti della Francia, ed ha fornito le relative prove. Il vettore ha potuto fornire i chiarimenti richiesti sull'incidente mortale summenzionato e le autorità competenti hanno trasmesso la relazione sull'incidente insieme con le relative conclusioni e raccomandazioni. Le autorità competenti del Venezuela hanno anche dichiarato che le raccomandazioni emesse in seguito alla relazione dell'indagine sull'incidente e quelle emerse dai risultati delle ispezioni a terra sono state tenute in debita considerazione ai fini della sorveglianza del vettore aereo.
- (64) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea prendono atto della disponibilità del vettore aereo e della trasparenza esercitata da quest'ultimo nell'affrontare le carenze individuate in materia di sicurezza. Tuttavia, gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte del vettore delle norme di sicurezza applicabili, dando la priorità alle ispezioni a terra da effettuare su aeromobili di questo vettore secondo quanto disposto dal regolamento (CE) n. 351/2008, e potranno adottare misure opportune per garantirne l'applicazione.
- Estelar Latinoamérica*
- (65) Sono state riscontrate comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Estelar Latinoamérica certificato in Venezuela. Tali carenze sono state individuate dalla Francia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ⁽²⁾.
- (66) La Commissione, in considerazione di tali carenze, ha avviato nell'agosto 2011 delle consultazioni con le autorità competenti del Venezuela, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di Estelar Latinoamérica e chiedendo chiarimenti sulle iniziative intraprese dalle autorità competenti nonché dal vettore per porre rimedio alle carenze in oggetto. Dette autorità non hanno risposto in modo adeguato o tempestivo.

⁽¹⁾ Relazione n. DGAC/F-2011-663, -972, -1159, -2385, -2636.

⁽²⁾ Relazione n. DGAC/F-2011-632, -990, -1636, -1863, -2332.

- (67) Estelar Latinoamérica e le autorità competenti del Venezuela hanno presentato le proprie argomentazioni al comitato di sicurezza aerea il 21 marzo 2012, corredate di osservazioni scritte. Il vettore aereo ha trasmesso il proprio COA con le relative specifiche operative complete. Il vettore ha affermato di avere intrapreso azioni per rimediare alle carenze individuate nelle ispezioni a terra, soddisfacendo le esigenze delle autorità competenti della Francia, ed ha fornito le relative prove. Le autorità competenti hanno indicato la loro intenzione di garantire che i risultati dei controlli a terra saranno tenuti in debita considerazione ai fini della sorveglianza del vettore aereo.
- (68) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea prendono atto della disponibilità del vettore aereo e della trasparenza esercitata da quest'ultimo nell'affrontare le carenze individuate in materia di sicurezza. Tuttavia, gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte del vettore delle norme di sicurezza applicabili, dando la priorità alle ispezioni a terra da effettuare su aeromobili di questo vettore secondo quanto disposto dal regolamento (CE) n. 351/2008, e potranno adottare misure opportune per garantirne l'applicazione.

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

- (69) A tutt'oggi, la Commissione non ha avuto alcuna prova della piena attuazione di adeguate azioni correttive né da parte degli altri vettori aerei inclusi nell'elenco comunita-

rio aggiornato al 21 novembre 2011, né da parte delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare dei suddetti vettori aerei. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano continuare a restare soggetti a un divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B), a seconda dei casi.

- (70) 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 che figura nell'allegato A del presente regolamento.
2. L'allegato B è sostituito dal testo che figura 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 3 aprile 2012

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Siim KALLAS
Vicepresidente

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. "CONVIASA"	VCV-DB-10	VCV	Repubblica bolivariana del Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Repubblica del Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Repubblica di Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica islamica di Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Repubblica islamica di Afghanistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, ripreso nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica d'Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

⁽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
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-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/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Repubblica del Benin
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della supervisione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	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)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)
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	CAA	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	FIL	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)
JET CONGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

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
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 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)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	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, compresi i seguenti:			Repubblica di Gibuti
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Repubblica di Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica della Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Repubblica della Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Repubblica della Guinea equatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Sconosciuto	Repubblica della Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia e Metro Batavia, compresi i seguenti:			Repubblica di Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica di 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
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica di Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica di Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica di Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045'	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica di Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica di Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica di Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica di Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica di Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica di Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica di Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica di 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
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Repubblica di Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica di Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica di Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
SURYA AIR	135-046	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica di Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica di Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica di Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica di Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakistan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Repubblica del Kazakistan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Repubblica del Kazakistan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Repubblica del Kazakistan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Repubblica del Kazakistan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Repubblica del Kazakistan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Repubblica del Kazakistan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Repubblica del Kazakistan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Repubblica del Kazakistan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Repubblica del Kazakistan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Repubblica del Kazakistan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Repubblica del Kazakistan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Repubblica del Kazakistan

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
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Repubblica del Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Repubblica del Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Repubblica del Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Repubblica del Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Repubblica del Kazakhstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Repubblica del Kazakhstan
KZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Repubblica del Kazakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Repubblica del Kazakhstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Repubblica del Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Repubblica del Kazakhstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Repubblica del Kazakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Repubblica del Kazakhstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Repubblica del Kazakhstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Repubblica del Kazakhstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Repubblica del Kazakhstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Repubblica del Kazakhstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Repubblica del Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Repubblica del Kazakhstan
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	36	AZZ	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan

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
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN AIRLINE	Sconosciuto	KGA	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme.			Repubblica di Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica gabonese
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	Repubblica gabonese
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Repubblica gabonese
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica gabonese
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica gabonese
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Repubblica gabonese
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica gabonese
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	Repubblica gabonese
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica islamica di Mauritania responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica islamica di Mauritania
MAURITANIA AIRLINES (MAURITANIA AIRLINES INTERNATIONAL)	001/2011/DG/ANAC	MAI	Repubblica islamica di Mauritania
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Mozambico
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Repubblica del Mozambico

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
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	Repubblica del Mozambico
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
HELICOPTEROS CAPITAL	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFA MOZAMBIQUE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
UNIQUE AIR CHARTER	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
SAFARI AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM-TTA SA	07 of 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AERO-SERVICOS SARL	08 of 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
VR CROPSPRAYERS LDA	06 of 2010	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica delle Filippine
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AEROMAJESTIC	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR ASIA PHILIPPINES		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
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	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
CM AERO SERVICES	20110401	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
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND HELICOPTER SERVICES	2011043	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
MID-SEA EXPRESS		Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Repubblica delle Filippine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	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

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
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 della Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Sconosciuto	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica di Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Repubblica di Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Repubblica di Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica di Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Repubblica di Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Repubblica di Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Repubblica di Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica di Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Repubblica del Sudan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Repubblica del Sudan
ALMAJARA AVIATION	Sconosciuto	MJA	Repubblica del Sudan
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Repubblica del Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Repubblica del Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Repubblica del Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	Sconosciuto	SUD	Repubblica del Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	056	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Regno dello Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Regno dello Swaziland
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica dello Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Repubblica dello Zambia

ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI LE CUI ATTIVITÀ SONO SOGGETTE A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU - 204	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633	Repubblica democratica popolare di Corea
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Repubblica gabonese	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 gabonese
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Repubblica del Kazakhstan	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo B 767; 4 aeromobili del tipo B 757;	L'intera flotta, tranne: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Repubblica del Ghana	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo DC8-63F	L'intera flotta, tranne: 9G-TOP e 9G-RAC	Repubblica del Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Repubblica del Madagascar	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Boeing B-737-300, 2 aeromobili del tipo ATR 72-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-320 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300	L'intera flotta, tranne: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Repubblica del Madagascar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Unione delle Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Unione delle Comore

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B-767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica gabonese
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo A-300, 8 aeromobili del tipo A-310, 1 aeromobile B-737	L'intera flotta, tranne: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Repubblica islamica dell'Iran
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Regno hascemita di Giordania	L'intera flotta, tranne: 8 aeromobili del tipo Boeing B-737, 2 aeromobili del tipo Airbus A-310, 1 aeromobile del tipo Airbus A-320	L'intera flotta, tranne: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Regno hascemita di Giordania
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica gabonese; Repubblica del Sudafrica

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 5 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-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Repubblica d'Angola

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

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

(³) Gabon Airlines è autorizzata ad utilizzare per le sue attuali attività all'interno della Comunità europea solo gli aeromobili specificamente indicati.

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