

REGOLAMENTO (CE) N. 1144/2009 DELLA COMMISSIONE

del 26 novembre 2009

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE⁽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 interessati, direttamente o, laddove ciò non era possibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme nei loro confronti, indicando i fatti salienti e le considerazioni atte a motivare una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno della Comunità o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati, entro 10 giorni lavorativi, dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio,

del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile⁽³⁾.

- (5) La Commissione e, in casi specifici, alcuni Stati membri hanno consultato le autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme nei confronti dei vettori aerei interessati.
- (6) Il Comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e della Commissione riguardanti i progetti di assistenza tecnica eseguiti 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 la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile al fine di risolvere i casi di non conformità alle norme internazionali applicabili.
- (7) Il Comitato per la sicurezza aerea è anche stato informato delle azioni di attuazione adottate dall'EASA e dagli Stati membri per assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità e la manutenzione degli aeromobili immatricolati nella Comunità europea e impiegati da vettori aerei certificati dalle autorità dell'aviazione civile di paesi terzi.
- (8) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei comunitari

- (9) In base alle informazioni ottenute attraverso i controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei comunitari, nonché tramite ispezioni e audit effettuati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di intervento. Essi hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito a queste misure: le autorità competenti della Lituania hanno revocato il certificato di operatore aereo (COA) del vettore aereo FLYLAL Lithuanian Airlines e le autorità competenti della Spagna hanno avviato la procedura per sospendere il COA del vettore aereo Euro Continental il 30 ottobre 2009.

⁽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.

Albanian Airlines MAK

- (10) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Albanian Airlines MAK certificato in Albania. Tali carenze sono state individuate dalla Francia, dalla Germania, dall'Italia e da altri Stati ECAC nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ⁽¹⁾. Le carenze riguardano essenzialmente aeromobili del tipo MD82.
- (11) Albanian Airlines MAK ha risposto in modo adeguato e tempestivo a una richiesta d'informazioni trasmessa dall'autorità dell'aviazione civile di Francia, Germania e Italia rispetto alle azioni correttive intraprese per correggere tali carenze in materia di sicurezza.
- (12) Le autorità competenti dell'Albania (DGCA) hanno tuttavia confermato che le carenze individuate dalle ispezioni SAFA hanno in realtà posto in evidenza carenze sistemiche a livello di operazioni e sistema di qualità di Albanian Airlines MAK. La DGCA ha svolto un'indagine approfondita sulla conformità del vettore alle norme di sicurezza applicabili, a seguito della quale ha deciso di imporre al restrizioni operative e modifiche strutturali. In particolare, la DGCA ha informato il Comitato per la sicurezza aerea che la flotta è stata ridotta da 3 a 2 aeromobili e che l'aeromobile del tipo MD-82, con immatricolazione ZA-ASA, è stato ritirato dal COA di Albanian Airlines e l'immatricolazione è stata soppressa il 1° ottobre 2009. Inoltre, il 23 ottobre la DGCA ha limitato le operazioni del vettore aereo al livello e alle destinazioni previsti a tale data, imponendo di modificare, con effetto immediato, la gestione e di rafforzare i sistemi di gestione della qualità e della sicurezza.
- (13) L'11 novembre la DGCA ha esposto una serie di presentazioni al Comitato per la sicurezza aerea che hanno confermato che le azioni correttive sono state attuate e che sono ritenute idonee ad affrontare efficacemente le carenze identificate a livello di sicurezza.
- (14) Le autorità competenti dell'Albania hanno dimostrato di aver adottato una serie di misure per assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza nei confronti di Albanian Airlines MAK.
- (15) Le autorità competenti dell'Albania sono invitate ad accelerare l'attuazione del piano di azione di cui al considerando 32 del regolamento (CE) n. 787/2007 ⁽²⁾; si ricorda inoltre il loro impegno, di cui al considerando 33 dello stesso regolamento, a non rilasciare alcun ulteriore COA finché il programma di ristrutturazione non sarà applicato in modo soddisfacente. Alla luce di quanto precede, l'Albania è invitata ad accelerare il potenziamento della capacità della DGCA al fine di assicurare che il mantenimento della sorveglianza dei vettori aerei certificati in Albania sia effettuato in modo duraturo e conformemente alle norme di sicurezza applicabili.

- (16) All'inizio del 2010 l'Agenzia europea per la sicurezza aerea effettuerà un'ispezione della standardizzazione in Albania per verificare l'attuazione dei requisiti di sicurezza applicabili da parte delle autorità competenti e delle imprese soggette alla loro sorveglianza.

Egypt Air

- (17) Ai sensi del regolamento (CE) n. 619/2009 ⁽³⁾ e a seguito della presentazione del piano di azioni correttive nel giugno 2009, le autorità competenti dell'Egitto hanno presentato quattro relazioni mensili riguardanti i mesi di luglio, agosto, settembre e ottobre 2009 per illustrare lo stato di attuazione del piano constatato dalle autorità in questione. A seguito di queste relazioni, dedicate ai controlli a terra degli aeromobili di Egypt Air, le autorità competenti dell'Egitto sono state invitate a fornire le relazioni di audit effettuati sul vettore riguardanti la manutenzione, il mantenimento dell'aeronavigabilità e le operazioni di volo. Il 10 novembre le autorità competenti dell'Egitto hanno trasmesso la relazione dell'ispezione a terra di Egypt Air dell'ottobre 2009, a seguito della quale il COA del vettore aereo è stato rinnovato. Le relazioni di audit riguardanti il mantenimento della navigabilità, le operazioni di volo e di terra non sono state trasmesse. I documenti forniti dimostrano che, sebbene siano stati compiuti importanti progressi da parte del vettore, sono previsti ulteriori miglioramenti in materia di sicurezza nei settori della manutenzione, dell'engineering e delle operazioni.
- (18) Le autorità competenti dell'Egitto si sono inoltre impegnate a fornire informazioni riguardanti la corretta soluzione delle carenze riscontrate precedentemente durante le ispezioni a terra degli aeromobili di Egypt Air nel 2008 e 2009. A tal fine, hanno inviato corrispondenza pertinente a determinati Stati membri in cui gli aeromobili di Egypt Air erano stati sottoposti a ispezioni a terra nel periodo compreso fra il 1° gennaio 2008 e il 30 settembre 2009. Il processo di risoluzione delle carenze è in corso e sarà verificato periodicamente.
- (19) Il Comitato per la sicurezza aerea riconosce gli sforzi compiuti dal vettore per completare le azioni necessarie a migliorare la sicurezza e il forte impegno a cooperare mostrato sia dal vettore che dalle autorità competenti egiziane. Tuttavia, considerando l'ampiezza e la portata del piano di azioni correttive e la necessità di proporre soluzioni durature per le numerose carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate, le autorità competenti dell'Egitto sono tenute a trasmettere relazioni mensili per verificare l'attuazione del piano di azioni correttive e la risoluzione delle carenze individuate durante le ispezioni SAFA congiuntamente a eventuali altre relazioni di audit che le autorità in questione effettueranno su Egypt Air.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

⁽²⁾ GU L 175 del 5.7.2007, pag. 12.

⁽³⁾ GU L 182 del 15.7.2009, pag. 4.

(20) Una volta completato il piano di azioni correttive, le autorità competenti dell'Egitto dovrebbero svolgere un audit finale e comunicarne i risultati alla Commissione, congiuntamente a eventuali raccomandazioni. La Commissione si riserva il diritto di procedere alla verifica dell'attuazione delle misure correttive da parte del vettore aereo mediante una visita da parte dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, che sarà assistita dagli Stati membri. Nel frattempo, gli Stati membri si adoperano affinché il numero di ispezioni di Egypt Air venga intensificato al fine di offrire la base per un riesame di questo caso in occasione della prossima riunione del Comitato per la sicurezza aerea.

Yemenia Yemen Airways

(21) Ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2008 e del regolamento (CE) 1131/2008 ⁽¹⁾, gli Stati membri hanno continuato a verificare l'effettiva conformità di Yemenia alle pertinenti norme di sicurezza mediante ispezioni a terra svolte periodicamente sugli aeromobili in arrivo negli aeroporti della Comunità. Nel 2009 Francia, Germania, Italia e Regno Unito hanno dichiarato di aver effettuato tali ispezioni. La Commissione ha ricevuto la documentazione comprovante che il vettore aereo ha reagito in modo adeguato e tempestivo per risolvere le carenze riscontrate durante le ispezioni.

(22) A seguito dell'adozione del regolamento (CE) n. 619/2009 la Commissione ha ricevuto ulteriori informazioni dalle autorità competenti della Repubblica dello Yemen e dal vettore Yemenia Yemen Airways sull'attuazione del piano di azioni correttive nei settori della manutenzione e delle operazioni.

(23) Le autorità competenti della Repubblica dello Yemen hanno informato la Commissione delle verifiche effettuate sugli impianti di manutenzione della compagnia Yemenia dopo la sospensione della autorizzazione di impresa di manutenzione EASA.145.0177 al fine di valutare la conformità della compagnia aerea alla norma YCAR-145 dello Yemen. Le autorità competenti della Repubblica dello Yemen hanno trasmesso una versione modificata del piano di azioni correttive della compagnia Yemenia del 15 settembre 2009 a seguito dell'audit eseguito dall'Autorità dell'aviazione civile e della meteorologia (CAMA) sull'organismo responsabile della manutenzione di Yemenia secondo i requisiti nazionali (YCAR-145) unitamente a un audit di verifica effettuato da CAMA il 20 settembre 2009. Entrambi i documenti hanno dimostrato che tutte le carenze sono state risolte. Inoltre, in occasione della riunione del Comitato per la sicurezza aerea del 10 novembre 2009 CAMA ha fornito documentazione giustificativa specifica riguardante la risoluzione delle carenze.

(24) Il Comitato per la sicurezza aerea è stato altresì informato che, in questa fase, l'EASA e le autorità competenti

della Francia hanno valutato positivamente l'attuazione delle azioni correttive proposte da Yemenia per ottenere nuovamente l'approvazione europea della manutenzione.

(25) Si riconoscono gli sforzi compiuti da Yemenia per risolvere le carenze di sicurezza individuate nei vari audit. Si è preso atto del completamento da parte di Yemenia del piano di azioni correttive nel settore della manutenzione, come rilevato nelle valutazioni effettuate in proposito da CAMA. Quanto prima l'EASA e gli Stati membri organizzeranno una visita in loco in Yemen per verificare la situazione della sicurezza di Yemenia al fine di valutarne la conformità alle norme internazionali di sicurezza e stimare la capacità di CAMA di assicurare la sorveglianza della sicurezza dell'aviazione civile in Yemen.

(26) Gli Stati membri intendono verificare sistematicamente l'effettiva conformità di Yemenia 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. Il Comitato per la sicurezza aerea esaminerà il caso alla prossima riunione.

Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo

(27) La Repubblica democratica del Congo ha informato la Commissione di aver ritirato la licenza di esercizio ai seguenti vettori aerei: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. I vettori aerei summenzionati hanno cessato l'attività dal 30 luglio 2009.

(28) Inoltre, le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno informato di aver ritirato la licenza di esercizio a vettori aerei a proposito dei quali la Commissione non era stata precedentemente informata che fossero titolari di licenza di esercizio: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport, Brooks Trading. I vettori aerei summenzionati hanno cessato l'attività dal 30 luglio 2009.

(29) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i vettori aerei summenzionati titolari di licenza di esercizio nella Repubblica democratica del Congo debbano essere rimossi dall'elenco di cui all'allegato A.

⁽¹⁾ GU L 197 del 25.7.2008, pag. 39 e GU L 306 del 15.11.2008, pag. 49.

Vettori aerei di Gibuti

- (30) È stata comprovata l'incapacità delle autorità responsabili della sorveglianza dei vettori aerei autorizzati a Gibuti di correggere le carenze in materia di sicurezza, come hanno dimostrato i risultati dell'audit effettuato a Gibuti nel marzo 2008 dall'ICAO, nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). L'audit in questione ha evidenziato numerose gravi carenze per quanto riguarda la capacità delle autorità dell'aviazione civile di Gibuti di esercitare le proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza. Al momento della verifica dell'ICAO oltre il 96 % delle norme ICAO non era rispettato.
- (31) È stata comprovata l'incapacità delle autorità competenti di Gibuti di correggere in modo efficace i risultati di non conformità riscontrati dall'ICAO, come dimostra il fatto che quest'ultima ritiene, nella sua relazione finale del febbraio 2009, che una gran parte delle azioni correttive proposte o attuate dalle suddette autorità in realtà non sia in grado di porre rimedio a tali carenze. Nel settore dell'esercizio degli aeromobili in particolare, oltre i due terzi delle azioni proposte da Gibuti non sono stati considerati pienamente accettabili dall'ICAO.
- (32) Inoltre, l'ICAO ha espresso una grave preoccupazione in materia di sicurezza a tutti gli Stati che sono parti della Convenzione di Chicago per informarli che Gibuti non ha istituito un sistema affidabile di supervisione dei vettori aerei ai quali le autorità competenti di Gibuti hanno rilasciato un certificato di operatore aereo (COA) e che non dispone di un piano di azione accettabile per risolvere questa situazione.
- (33) La Commissione, alla luce di quanto sopra illustrato, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti di Gibuti, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività dei vettori aerei autorizzati nel paese e chiedendo chiarimenti in merito alle iniziative intraprese dalle autorità competenti di Gibuti per rispondere alle constatazioni e alle osservazioni dell'ICAO sull'accettabilità delle iniziative correttive adottate.
- (34) Le autorità competenti di Gibuti (DACM) hanno informato la Commissione che l'attuazione del piano di azione per risolvere le carenze riscontrate dall'ICAO ha subito un ritardo e che solo un numero limitato di carenze è considerato risolto. La DACM non ha fornito dettagli sulle azioni intraprese né prove della risoluzione soddisfacente delle carenze riscontrate. La DACM non ha risposto alle osservazioni dell'ICAO riguardanti la pertinenza di 34 azioni considerate dall'ICAO insufficienti per risolvere le carenze.
- (35) La DACM ha confermato che nel 2002 e nel 2007 si sono verificati due incidenti mortali in cui sono rimasti coinvolti un aeromobile del tipo Let 410 e un Antonov 26. Tuttavia, non hanno trasmesso informazioni sulle

inchieste sugli incidenti né sulle azioni intraprese per affrontarne le cause.

- (36) La DACM ha informato la Commissione di aver ritirato il COA di Djibouti Airlines in data 30 luglio 2009 e che la compagnia aerea ha cessato l'attività alla stessa data. Inoltre il 15 settembre hanno informato di aver ritirato il COA di Dallo Airlines. Tuttavia, Dallo Airlines è ancora titolare di una licenza di esercizio e utilizza aeromobili del tipo DC9 immatricolati alle Comore, del tipo Antonov 24 immatricolati in Armenia e del tipo Ilyushin 18 immatricolati in Kazakistan. L'identità degli operatori effettivi di questi aeromobili non è stata comunicata. Le autorità competenti di Gibuti non hanno dimostrato di essere in grado di esercitare efficacemente le proprie responsabilità di supervisione della sicurezza nei confronti dei vettori aerei certificati a Gibuti.
- (37) Per questi motivi, sulla base dei criteri comuni, si è valutato che tutti i vettori certificati a Gibuti debbano essere inclusi nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei della Repubblica del Congo

- (38) Nel novembre 2008 l'ICAO ha svolto un audit USOAP nella Repubblica del Congo. La seguente constatazione ha indotto a esprimere gravi preoccupazioni in materia di sicurezza: «L'ANAC (Agenzia nazionale dell'aviazione civile, National Civil Aviation Agency) ha rilasciato un certo numero di certificati di operatore aereo (COA) senza avere prima stabilito e messo in atto una procedura per la certificazione e la continua supervisione degli operatori aerei. Di conseguenza, i COA in questione sono stati rilasciati senza che l'ANAC si fosse assicurata del rispetto da parte degli operatori delle norme di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago o delle disposizioni del documento 8335 dell'ICAO. Inoltre, alcuni operatori svolgono attività con una licenza di esercizio provvisoria e senza COA». Tali preoccupazioni non sono ancora state risolte.
- (39) Durante l'audit dell'ICAO sono stati riscontrati 63 elementi che hanno posto in evidenza la mancanza di effettiva attuazione di norme di sicurezza internazionali. La Repubblica del Congo ha quindi presentato un piano di azioni correttive. Tuttavia, oltre un terzo delle azioni correttive proposte non è stato accettato dall'ICAO.
- (40) Il 26 agosto 2009 un aeromobile cargo operato dal vettore aereo Aero Fret Business, certificato nella Repubblica del Congo, è stato coinvolto in un incidente vicino all'aeroporto di Brazzaville in cui i sei occupanti hanno perso la vita. In quanto Stato in cui si è verificato l'incidente, la Repubblica del Congo è responsabile dell'indagine di sicurezza che deve essere svolta ai sensi dell'allegato 13 della Convenzione di Chicago volta a identificare le cause e a evitare il ripetersi di un siffatto incidente. L'audit dell'ICAO ha tuttavia individuato 11 carenze nel settore delle indagini sull'incidente nella Repubblica del Congo e 6 delle azioni correttive proposte non sono state considerate soddisfacenti.

- (41) In occasione di due riunioni tenutesi a Bruxelles le autorità competenti della Repubblica del Congo hanno informato la Commissione di avere l'intenzione di procedere alla ricertificazione di tre operatori facendo ricorso all'assistenza degli esperti dell'ICAO. Le autorità hanno inoltre trasmesso le proprie decisioni del 15 ottobre 2009 con cui sono stati rilasciati certificati di operatore aereo, validi per un anno, agli operatori Aero-Service, Equafight Services, Société Nouvelle Air Congo e Trans Air Congo. Alla stessa data l'autorità competente della Repubblica del Congo ha informato le compagnie Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Eme-raude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation e Protocole Aviation che il loro COA veniva ritirato in attesa dell'esame delle documentazione necessaria richiesta per ottenere il rilascio di un nuovo COA. Inoltre, alla compagnie di seguito elencate è stato ritirato il certificato di operatore aereo: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines e United Express Service. Tuttavia, le autorità in questione non hanno dimostrato che la procedura di certificazione per il rilascio di COA è conforme alle pertinenti norme dell'ICAO né che la supervisione dei vettori aerei ai quali hanno rilasciato un COA è eseguita conformemente alle norme in questione.
- (42) Le autorità competenti della Repubblica del Congo hanno trasmesso al Comitato per la sicurezza aerea documentazione scritta riguardante le misure adottate per risolvere le gravi carenze in materia di sicurezza riscontrate dall'ICAO e altre non conformità indicate nella relazione di audit USOAP dell'ICAO. La Commissione prende atto di tutte le misure finora intraprese dalle autorità competenti della Repubblica del Congo, che invita a intensificare gli sforzi per attuare azioni correttive durature. La Commissione, in collaborazione con l'ICAO, seguirà con attenzione gli sviluppi nell'aviazione civile nella Repubblica del Congo e si dichiara disposta a fornire assistenza tecnica al fine di migliorare la capacità amministrativa e tecnica dell'autorità incaricata della sorveglianza in questo paese.
- (43) Tuttavia, le autorità competenti della Repubblica del Congo non hanno dimostrato sufficiente capacità di attuare le pertinenti norme di sicurezza. Alla luce di quanto precede e in attesa di una soluzione permanente delle non conformità rispetto alle norme internazionali, anche nel settore della sicurezza, sulla base dei criteri comuni si è valutato che tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica del Congo dovrebbero essere assoggettati a un divieto operativo e inclusi nella lista di cui all'allegato A.
- (44) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Executive Jet Services certificata a São Tomé e Príncipe. Queste carenze sono state identificate dal Belgio e dalla Francia durante ispezioni a terra eseguite nell'ambito del programma SAFA ⁽¹⁾. Executive Jet Services non ha risposto in modo adeguato e non ha dimostrato di aver risolto tali carenze in modo duraturo.
- (45) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia STP Airways certificata a São Tomé e Príncipe. Queste carenze sono state individuate dalla Francia e dal Regno Unito durante ispezioni a terra eseguite nell'ambito del programma SAFA ⁽²⁾. STP Airways ha tuttavia risposto in modo adeguato e tempestivo alla richiesta di informazioni dell'autorità dell'aviazione civile della Francia in merito alla sicurezza delle proprie operazioni.
- (46) È stato comprovato che alcuni vettori aerei attualmente oggetto di un divieto operativo nella Comunità europea hanno trasferito parte delle loro attività a São Tomé e Príncipe.
- (47) In particolare, esistono gravi e comprovate carenze che dimostrano che il vettore aereo Hewa Bora Airways, titolare di licenza rilasciata nella Repubblica democratica del Congo e attualmente oggetto di un divieto operativo nella Comunità, continua a utilizzare, mediante un accordo di retrolocazione, l'aeromobile di tipo Boeing 767 con numero di serie 23178, la cui immatricolazione è stata cancellata nella Repubblica democratica del Congo ed è stata effettuata a São Tomé e Príncipe con la matricola S9-TOP ⁽³⁾.
- (48) Inoltre, il vettore aereo Africa's Connection usa l'aeromobile di tipo Dornier 228 con numero di serie 8068 immatricolato a São Tomé e Príncipe con immatricolazione S9-RAS, un aeromobile precedente immatricolato in Gabon e utilizzato da SCD Aviation certificato in Gabon, attualmente oggetto di un divieto operativo nella Comunità.
- (49) Inoltre, è stato dimostrato che il vettore aereo British Gulf International, certificato a São Tomé, è lo stesso vettore British Gulf International che era precedentemente certificato nel Kirghizistan e al quale nell'ottobre 2006 ⁽⁴⁾ è stato imposto un divieto operativo. British Gulf International continua inoltre a utilizzare l'aeromobile di tipo Antonov 12 con numero di serie 401901. Un aeromobile di questo tipo, utilizzato dal vettore aereo, è rimasto coinvolto in un incidente ad Al Habniaya (Irak) il 13 novembre 2008, in cui l'aeromobile è andato completamente distrutto e si sono registrate sei vittime.
- (50) Per quanto riguarda la situazione summenzionata, la Commissione ha avviato consultazioni con le autorità competenti di São Tomé e Príncipe esprimendo serie preoccupazioni a proposito della sicurezza delle operazioni di Executive Jet Services e STP Airways e circa il trasferimento nel registro di São Tomé di aeromobili utilizzati da vettori aerei attualmente oggetto di un divieto operativo nella Comunità. La Comunità ha chiesto chiarimenti a riguardo delle azioni intraprese dalle autorità competenti per rispondere a tali preoccupazioni.

Vettori aerei di São Tomé e Príncipe

- (44) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Executive Jet Services certificata a São Tomé e Príncipe. Queste carenze sono state identificate dal Belgio e dalla Francia durante ispezioni a terra eseguite nell'ambito del programma SAFA ⁽¹⁾. Executive Jet Services non ha risposto

⁽¹⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽²⁾ CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

⁽³⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽⁴⁾ GU L 283 del 14.10.2006, pag. 28.

- (51) Le autorità competenti di São Tomé (INAC) hanno informato la Commissione che, nell'ambito del processo di ricertificazione di Executive Jet Services, il 26 ottobre 2009 hanno deciso di sospendere temporaneamente le operazioni dell'aeromobile di tipo Boeing 767 con numero di serie 23178 e immatricolazione S9-TOP utilizzato dal vettore in questione.
- (52) Il vettore Executive Jet Service ha domandato di esporre le proprie argomentazioni al Comitato per la sicurezza aerea e ha illustrato le azioni intraprese per rispondere alle carenze riscontrate nell'ambito del programma SAFA.
- (53) L'INAC ha informato la Commissione che, durante il processo di ricertificazione di STP Airways, il 26 ottobre ha deciso di sospendere le operazioni di due aeromobili di tipo Boeing 767 con numero di serie 25411 (immatricolazione sconosciuta) e 26208 (immatricolazione S9-DBY), la cui immatricolazione è stata successivamente cancellata. L'INAC ha comunicato che, nonostante STP Airways sia titolare di un COA valido, attualmente nessun aeromobile è iscritto sul certificato.
- (54) Il vettore STP Airways ha domandato di esporre le proprie argomentazioni al Comitato per la sicurezza aerea e ha illustrato le azioni intraprese per rispondere alle carenze riscontrate nell'ambito del programma SAFA. Ha confermato di non effettuare più operazioni con aeromobili e di avere l'intenzione di richiedere la sospensione del proprio COA.
- (55) L'INAC ha informato di aver rilasciato 13 COA, di cui 3 risultano sospesi o revocati. Tuttavia, l'INAC non ha fornito le prove della sospensione o della revoca dei vettori Sky Wind, Styron Trading e Jet Line.
- (56) La documentazione trasmessa dall'INAC mostra che la sede principale delle attività di oltre la metà dei vettori aerei titolari di un COA valido rilasciato dalle autorità in questione si trova al di fuori di São Tomé e Príncipe. In particolare, la sede principale delle attività di British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo e Transliz Aviation non si trova a São Tomé, come dimostrato dalla risposta di tali vettori alla richiesta di informazioni della Commissione e dagli indirizzi indicati nei rispettivi COA.
- (57) L'INAC non ha dimostrato di ottemperare ai propri obblighi in materia di supervisione della sicurezza dei vettori aerei certificati a São Tomé e Príncipe conformemente ai requisiti internazionali in materia di sicurezza, visto che una parte considerevole dei vettori in questione non opera a São Tomé in maniera permanente e che l'INAC ha dichiarato di affidarsi in parte alla supervisione delle autorità competenti degli Stati in cui le operazioni vengono effettuate. Tuttavia, l'INAC non ha comprovato l'esistenza di accordi pertinenti con le autorità in questione.
- (58) Inoltre, da un'analisi dei COA rilasciati dalle autorità competenti di São Tomé e Príncipe risultano notevole incongruenze riguardanti l'approvazione del mantenimento dell'aeronavigabilità delle flotte utilizzate, l'approvazione per il trasporto di merci pericolose e l'autorizzazione per le operazioni con scarsa visibilità, elementi che non è stato possibile chiarire nel corso delle consultazioni.
- (59) Si riscontra un tasso elevato di incidenti in cui restano coinvolti vettori aerei certificati a São Tomé e Príncipe. L'INAC ha confermato quattro incidenti mortali con aeromobili di tipo Antonov 12, Ilyushin 76 e DHC 6 durante operazioni svolte da vettori aerei immatricolati a São Tomé e Príncipe. In risposta a tale situazione, l'INAC ha comunicato di aver deciso in data 21 febbraio 2009 di sospendere tutte le operazioni degli aeromobili di tipo Antonov 12 immatricolati a São Tomé e Príncipe. Tuttavia, l'INAC ha confermato che aeromobili di questo tipo vengono ancora utilizzati dai vettori aerei British Gulf International, Transliz Aviation e Goliaf Air certificati a São Tomé e Príncipe.
- (60) Si riscontra una mancanza di volontà da parte delle autorità competenti di São Tomé e Príncipe di conformarsi alle norme internazionali di sicurezza, come dimostrato dal fatto che São Tomé e Príncipe ha continuamente rimandato l'audit da parte dell'ICAO nell'ambito del programma USOAP. Non è stato possibile svolgere l'audit dell'ICAO alle date previste, programmate a maggio 2007 e aprile 2008.
- (61) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i vettori aerei certificati a São Tomé e Príncipe non soddisfino le pertinenti norme di sicurezza e debbano pertanto essere inclusi nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei dell'Ucraina

Ukraine Cargo Airways

- (62) Il 22 settembre le autorità competenti dell'Ucraina hanno informato la Commissione della decisione n. 574 del 17 agosto 2009 riguardante la soppressione, a partire dalla data della decisione, delle operazioni con COA n. 145 del 20 novembre 2008, detenuto da Ukraine Cargo Airways. Durante la loro presentazione, svolta l'11 novembre 2009 presso il Comitato per la sicurezza aerea, le autorità competenti dell'Ucraina hanno confermato che "la compagnia Ukraine Cargo Airways non figura fra le compagnie immatricolate dell'Ucraina".

(63) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, il vettore aereo Ukraine Cargo Airways deve essere ritirato dall'elenco di cui all'allegato A.

Volare

(64) Il 31 luglio 2009 le autorità competenti dell'Ucraina hanno informato la Commissione della decisione n. 357 del 25 maggio 2009 di revocare con effetto immediato il COA del vettore aereo ucraino Volare.

(65) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, il vettore aereo Volare deve essere ritirato dall'elenco di cui all'allegato A.

Motor Sich

(66) A seguito dell'adozione del regolamento (CE) n. 619/2009, il 27 ottobre 2009 un gruppo di esperti della CE, sotto la direzione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, ha effettuato una visita presso il vettore aereo ucraino Motor Sich (MSI) per verificare lo stato di attuazione delle azioni correttive e l'effettiva risoluzione delle carenze in materia di sicurezza precedentemente rilevate al fine di porvi rimedio in modo duraturo.

(67) Dalla relazione sulla visita risulta che MSI ha dimostrato di aver svolto un'analisi delle cause all'origine delle carenze riscontrate in occasione delle ispezioni SAFA. L'analisi delle cause all'origine delle carenze e il piano di azioni correttive previste sembrano affrontare le carenze in modo adeguato. Durante la visita, MSI ha dichiarato che le carenze riscontrate precedentemente nelle ispezioni SAFA sono state tutte trattate e risolte, comprese quelle riguardanti l'EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning Systems*, sistemi potenziati di allarme in caso di prossimità del suolo), i sistemi di ritenuta dei sedili nella cabina e le reti di ritenuta per il cargo. Inoltre ha dichiarato di aver stabilito schede di calcolo delle prestazioni per il decollo per tutti i tipi di aeromobili e tutte le piste in uso. Dopo l'ispezione fisica e/o l'analisi della documentazione fornita, il gruppo, sotto la direzione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, si dichiara soddisfatto in merito ai punti seguenti: a) ammodernamento dei sistemi di ritenuta dei sedili nella cabina sugli aeromobili di tipo AN-12, AN-72 e YAK-40; b) ammodernamento della cabina con maschere a indossamento rapido su AN-12 (installazione in corso sull'aeromobile UR-11316 al momento delle visite, esaminata dal gruppo); c) installazione di EGPWS sugli aeromobili di tipo AN-12 e AN-140; d) schede di calcolo delle prestazioni per il decollo per tutte le piste attualmente in uso per gli aeromobili di tipo AN-12 e YAK-40. Durante la presentazione presso il Comitato per la sicurezza aerea le autorità competenti dell'Ucraina hanno confermato che il vettore ha la capacità di applicare il sistema di gestione della qualità e si sono impegnate a informare la Commissione dei risultati della verifica da effettuare in proposito.

(68) Per quanto riguarda le operazioni di volo, durante la visita il gruppo ha effettuato verifiche a campione riguardanti l'elenco delle attrezzature minime richieste (MEL), i manuali operativi, lo schema di limitazioni del tempo di volo, i documenti e le procedure per il controllo delle operazioni e la pianificazione dei voli, la campionatura dei quaderni di volo restituiti e completati. Non sono state riscontrate discrepanze rispetto alle norme ICAO. Inoltre, durante la visita MSI ha dimostrato al gruppo di effettuare l'analisi dei dati registrati di volo per tutti i voli effettuati con gli aeromobili utilizzati.

(69) Il vettore aereo ha chiesto di essere ascoltato dal Comitato per la sicurezza aerea e l'11 novembre 2009 ha esposto le proprie argomentazioni trasmettendo anche informazioni scritte a sostegno delle azioni correttive attuate per risolvere le carenze in materia di sicurezza precedentemente riscontrate.

(70) A seguito delle presentazioni effettuate l'11 novembre 2009 dalle autorità competenti dell'Ucraina e dal vettore aereo, il Comitato per la sicurezza aerea ha chiesto all'amministrazione statale responsabile dell'aviazione di fornire la documentazione di seguito elencata per consentire di determinare se in questa fase sia opportuno la cancellazione di Motor Sich dall'elenco: a) l'audit di verifica del sistema di gestione della qualità del vettore aereo; b) la conferma che tutti gli aeromobili di Motor Sich che effettuano voli internazionali sono equipaggiati conformemente alle norme ICAO, in particolare: i) sistemi di ritenuta dei sedili nella cabina sugli aeromobili di tipo AN-12, AN-72 e YAK-40; ii) maschere a indossamento rapido nella cabina su AN-12; iii) sistemi EGPWS sugli aeromobili di tipo AN-12 e AN-140; c) la conferma della presenza nei manuali operativi del vettore dei dati sulle prestazioni al decollo per tutte le piste attualmente utilizzate per gli aeromobili di tipo AN-12 e YAK-40 da parte di Motor Sich; d) le prove della risoluzione soddisfacente delle 38 carenze riscontrate nel 2009 dall'amministrazione statale dell'Ucraina responsabile dell'aviazione durante le attività di supervisione sul vettore aereo. Le autorità competenti dell'Ucraina hanno trasmesso le informazioni in questione il 16 novembre.

(71) Dopo aver ricevuto dalle autorità competenti dell'Ucraina le informazioni richieste, sulla base dei criteri comuni si è valutato che Motor Sich debba essere rimosso dall'elenco di cui all'allegato A.

UMAir

(72) A seguito dell'adozione del regolamento (CE) n. 619/2009, il 28 ottobre 2009 un gruppo di esperti della CE ha effettuato una visita presso il vettore aereo ucraino UMAir per verificare lo stato di attuazione delle azioni correttive e l'effettiva risoluzione delle carenze in materia di sicurezza precedentemente rilevate al fine di porvi rimedio in modo duraturo.

(73) Durante la visita al gruppo è stato presentato un piano aggiornato di azioni correttive che dimostra che il responsabile della qualità ha portato a termine un esame delle azioni correttive attuate. Tuttavia, da una verifica dello stato delle carenze riscontrate da un gruppo di esperti della CE in occasione di una visita svolta presso il vettore aereo il 28 maggio 2009 è risultato che, nonostante da allora siano stati compiuti sforzi significativi per trattare adeguatamente le carenze riscontrate, non è ancora stato possibile considerare risolte determinate carenze riguardanti la sicurezza del volo (monitoraggio dei dati di volo sugli aeromobili DC-9), il mantenimento dell'aeronavigabilità, la manutenzione e l'engineering (il programma di monitoraggio delle condizioni dei motori deve essere ancora applicato per gli aeromobili DC-9 e MD-80). Inoltre, per quanto riguarda le operazioni di volo, è stata riscontrata un'altra carenza a seguito di una discrepanza osservata nell'elenco delle attrezzature minime richieste (MEL) degli aeromobili di tipo DC-9.

(74) Durante la riunione del Comitato per la sicurezza aerea dell'11 novembre 2009 UMAir ha dichiarato di avere richiesto di applicare restrizioni al proprio COA in modo da escludere i voli verso la Comunità effettuati con aeromobili di tipo DC-9. L'11 novembre 2009 le autorità competenti dell'Ucraina hanno rilasciato un nuovo COA che esclude i voli verso l'UE con questo tipo di aeromobile.

(75) Si prende atto dei miglioramenti conseguiti da UMAir nel periodo intercorso dalla visita del gruppo di esperti della CE nel maggio 2009 nonché delle limitazioni imposte al COA del vettore aereo. Tenendo conto degli sforzi significativi compiuti dal vettore aereo per garantire la sicurezza delle operazioni conformemente alle norme internazionali, il vettore in questione dovrebbe essere autorizzato a riprendere le operazioni di volo verso la Comunità utilizzando una parte della propria flotta.

(76) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, UMAir dovrebbe essere trasferita dall'elenco di cui all'allegato A a quello di cui all'allegato B e dovrebbe quindi essere autorizzata a riprendere le operazioni di volo verso la Comunità utilizzando l'aeromobile di tipo MD-83, immatricolazione UR-CFF.

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

(77) Come previsto dal regolamento (CE) n. 619/2009, la Commissione ha continuato a monitorare attentamente l'attuazione delle varie misure presentate dalle autorità competenti dell'Ucraina alla riunione del Comitato per la sicurezza aerea del 1° luglio 2009. A tal fine, dal 26 al 29 ottobre un gruppo di esperti della CE si è recato in visita presso l'amministrazione nazionale ucraina dell'aviazione. L'obiettivo della visita era verificare lo stato di attuazione delle azioni correttive proposte per risolvere le carenze rilevate nella relazione sulla visita degli esperti della CE effettuata dal 25 al 29 maggio 2009 e di quelle

esposte il 23 giugno nel piano di azioni correttive presentato dall'amministrazione nazionale ucraina dell'aviazione per migliorare la supervisione della sicurezza dei vettori aerei sotto il suo controllo regolamentare.

(78) La relazione sulla visita dimostra che 14 delle 33 carenze riscontrate durante la visita effettuata nel maggio 2009 possono essere considerate risolte sulla base delle prove fornite dalle autorità competenti dell'Ucraina in occasione della visita. 19 carenze restano irrisolte.

(79) Si prende atto dei miglioramenti conseguiti dalle autorità competenti nel periodo intercorso dalla visita effettuata nel maggio 2009, in particolare l'aumento delle attività di supervisione sui vettori aerei ucraini e la soppressione di un numero significativo di aeromobili dal registro ucraino (oltre 800 dei 1 600 aeromobili iscritti nel 2008). Le autorità sono invitate a intensificare ulteriormente gli sforzi al fine di rafforzare la supervisione in materia di sicurezza.

Ariana Afghan Airlines

(80) Sulla base della documentazione trasmessa dal vettore la Commissione ha rilevato che Ariana Afghan Airlines ha effettuato un cambiamento a livello di gestione, ha assunto esperti esterni al fine di assisterla nella rielaborazione delle politiche, delle procedure e dei manuali e ha acquistato due Airbus A310, per il cui uso hanno ricevuto assistenza da Turkish Technic. La Commissione ha inoltre preso atto dell'intenzione del vettore di sottoporsi a un audit da parte dell'Associazione internazionale del trasporto aereo.

(81) Il Ministero afgano dei trasporti e dell'aviazione civile (MoTCA) ha scritto delineando i progressi compiuti sia dall'MoTCA che da Ariana per assicurare la conformità alle norme internazionali. Le autorità hanno confermato che Ariana Afghan Airlines ha attuato cambiamenti significativi a livello di attrezzature degli aeromobili, gestione e documentazione, confermando tuttavia di dover ancora effettuare un audit dell'operatore, sebbene uno dovesse essere completato entro la fine del 2009. L'MoTCA non è pertanto ancora in grado di confermare che Ariana Afghan Airlines è conforme alle norme ICAO e che dispone di un sistema efficace per la gestione della sicurezza. Nonostante l'MoTCA abbia dichiarato che quest'anno sono state effettuate diverse attività di supervisione (per es. ispezioni di volo e a terra), non ha fornito prove dei risultati di tali ispezioni.

(82) La Commissione prende atto dei progressi compiuti da Ariana Afghan Airlines per assicurare il rispetto delle norme internazionali di sicurezza. Tuttavia, nell'attesa delle prove supplementari che dimostrino che il vettore aereo ha affrontato le cause originarie delle carenze in materia di sicurezza identificate precedentemente, sulla base dei criteri comuni si ritiene che il vettore aereo debba restare nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei dell'Angola*TAAG Angola Airlines*

- (83) Dal luglio 2009 TAAG Angolan Airlines è stata autorizzata a operare in Portogallo esclusivamente con l'aeromobile del tipo Boeing 777-200 recante i marchi di immatricolazione D2-TED, D2-TEE, D2-TE alle condizioni di cui ai considerando 58 e 59 del regolamento (CE) n. 619/2009 ⁽¹⁾.
- (84) La Commissione ha chiesto alle autorità competenti dell'Angola (INAVIC) di trasmettere informazioni sulla supervisione del vettore aereo TAAG Angolan Airlines, in particolare per quanto riguarda la supervisione rafforzata sui voli verso il Portogallo, e sui relativi risultati.
- (85) INAVIC ha comunicato alla Commissione che la supervisione continua su TAAG Angolan Airlines è stata rafforzata, in particolare mediante ispezioni a terra, e che i risultati di tali ispezioni non rivelano carenze sistemiche in materia di sicurezza.
- (86) TAAG Angolan Airlines ha chiesto un'audizione presso la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea e il 10 novembre 2009 ha esposto una serie di presentazioni al fine di fornire informazioni sui progressi del piano di azione e sulle prestazioni in termini di sicurezza delle operazioni con Lisbona. È stato osservato che sono stati effettuati oltre 100 voli verso Lisbona con aeromobili di tipo Boeing 777 senza problemi a livello di sicurezza e che il 23 ottobre 2009 TAAG è stata certificata da INAVIC per condurre operazioni ETOPS 120 min per il Boeing 777. Il vettore aereo ha inoltre richiesto di applicare anche alla flotta di B737-700 le stesse disposizioni previste per la flotta di B777.
- (87) Le autorità competenti del Portogallo hanno confermato che i risultati delle ispezioni a terra su TAAG Angolan Airlines svolte dal ripristino delle operazioni verso Lisbona non hanno rilevato carenze sistemiche di sicurezza.
- (88) Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni si è ritenuto di conservare il vettore TAAG nell'elenco di cui all'allegato B a condizione che esso non effettui più di dieci voli alla settimana con gli aeromobili di tipo Boeing B-777 con immatricolazione D2-TED, D2-TEE e D2-TEF o con aeromobili di tipo Boeing B-737-700 con immatricolazioni D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ da Luanda a Lisbona. Tali voli possono essere effettuati solo dopo che le autorità dell'Angola abbiano proceduto ai controlli a terra dell'aeromobile, prima di ogni partenza dall'Angola, e quelle portoghesi abbiano svolto dei controlli a terra di ogni aeromobile in Portogallo. Si tratta di una misura temporanea e la Commissione rivedrà la situazione sulla base di tutte le informazioni disponibili e in particolare di una valutazione da parte delle autorità competenti del Portogallo.

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

- (89) L'INAVIC ha ottenuto progressi significativi nel risolvere i problemi rimasti senza soluzione dopo l'ultima visita di valutazione della sicurezza da parte dell'UE effettuata dall'8 all'11 giugno 2009. In particolare, ha aggiornato ulteriormente i regolamenti operativi specifici in conformità ai requisiti dell'ICAO, ha continuato ad assumere personale qualificato, soprattutto ispettori delle operazioni di volo qualificati per aeromobili del tipo Boeing 737-700, favorendo un aumento globale delle attività di supervisione del 30 %.
- (90) L'INAVIC ha registrato progressi nel processo di ricertificazione dei vettori aerei dell'Angola che dovrebbe concludersi entro la fine del 2010; tuttavia, a parte TAAG Angolan Airlines, finora nessun altro vettore è stato ricertificato.
- (91) La Commissione incoraggia l'INAVIC a continuare il processo 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. In attesa della ricertificazione di Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Heli-malongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair e Sonair, in piena conformità con la nuova regolamentazione dell'Angola in materia di sicurezza dell'aviazione, sulla base dei criteri comuni questi 18 vettori aerei devono rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei del Kazakistan*Berkut State Aircompany*

- (92) Berkut State Aircompany ha informato la Commissione di aver escluso un aeromobile del tipo IL-76 e un aeromobile del tipo AN-12 dalla propria flotta e di aver deciso nell'agosto 2009 di limitare le proprie operazioni esclusivamente a voli interni.
- (93) Le autorità competenti del Kazakistan hanno confermato la situazione e hanno fornito le prove con cui dimostrano di aver rilasciato, il 30 ottobre 2009, un certificato operativo a Berkut State Aircompany che esclude i voli commerciali.
- (94) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni si ritiene che Berkut State Aircompany debba essere cancellata dall'elenco di cui all'allegato A.

Prime Aviation

- (95) Il vettore Prime Aviation, certificato nel Kazakistan, ha chiesto un'audizione presso la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea, ai quali ha esposto la propria posizione l'11 novembre 2009. Il vettore ha dichiarato che la propria flotta commerciale è limitata a un aeromobile del tipo Challenger 604 con marchio di immatricolazione P4-CHV, immatricolato al di fuori del Kazakistan (ad Aruba).

⁽¹⁾ GU L 182 del 15.7.2009, pag. 8.

(96) L'autorità competente di Aruba è responsabile della sorveglianza dell'aeromobile del tipo Challenger 604 con marchio di immatricolazione P4-CHV in conformità alle disposizioni degli allegati 1 e 8 della Convenzione di Chicago, nonché dell'allegato 6 per gli aspetti relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità. Le autorità in questione hanno effettuato un audit del vettore Prime Aviation nel marzo 2009 che ha rivelato numerose carenze. La documentazione trasmessa dal vettore aereo al Comitato per la sicurezza aerea non contiene prove che dimostrino l'attuazione soddisfacente di tutte le azioni correttive. In relazione ai requisiti di cui all'allegato 6 dell'ICAO, l'audit in oggetto non ha fornito le prove che la sorveglianza delle operazioni è eseguita con efficacia. In particolare, non sono state fornite le prove che il MEL è adeguatamente approvato e restano da chiarire le condizioni per notificare le carenze.

(97) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni si ritiene che il vettore in questione debba rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.

Sorveglianza globale in materia di sicurezza dei vettori aerei del Kazakistan

(98) Le autorità competenti del Kazakistan hanno richiesto un'audizione presso la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea e l'11 novembre 2009 hanno effettuato una serie di presentazioni al fine di illustrare i miglioramenti conseguiti nella sorveglianza in materia di sicurezza.

(99) Hanno informato il Comitato per la sicurezza aerea delle azioni adottate per eliminare le due gravi carenze di sicurezza trasmesse all'ICAO il 30 ottobre 2009. Le azioni in questione vengono eseguite progressivamente con l'obiettivo di completare entro ottobre 2010 le azioni riguardanti gli aeromobili utilizzati nel trasporto aereo commerciale.

(100) Le autorità competenti del Kazakistan hanno inoltre comunicato di avere avviato una serie di misure di attuazione che hanno portato alla sospensione o alla revoca di diversi certificati di operatore aereo. In particolare, hanno sospeso il COA dei vettori Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly e Turgay Avia. Hanno sospeso anche i certificati di aeronavigabilità di 66 aeromobili del tipo Antonov 2 e hanno cancellato dal registro del Kazakistan 13 aeromobili, inclusi 10 del tipo Ilyushin 76, uno del tipo Ilyushin 62, uno del tipo Antonov 28 e uno del tipo Antonov 2.

(101) Le autorità competenti del Kazakistan hanno inoltre notificato, allegando le relative prove, la revoca del COA dei dieci vettori aerei certificati nel Kazakistan riportati qui di seguito: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (COA revocato il 1° aprile 2009) e Sayat Air (COA revocato il 19 agosto 2009). Pertanto, sulla base dei

criteri comuni, i vettori aerei in questione devono essere ritirati dall'elenco di cui all'allegato A.

(102) Sulla base dei criteri comuni si ritiene che tutti i vettori aerei titolari di licenza rilasciata nel Kazakistan, tranne Air Astana, debbano rimanere nell'elenco di cui all'allegato A.

(103) Si prende atto dell'ambiziosa riforma del settore dell'aviazione intrapresa dal Kazakistan, in particolare per quanto riguarda il potenziamento della sicurezza. La revisione in corso della legislazione nel settore dell'aviazione e l'istituzione del centro di valutazione dei voli sono accolti con favore, in quanto favoriranno una migliore regolamentazione dell'aviazione civile in Kazakistan e dovrebbero aprire la strada a miglioramenti significativi per assicurare la conformità alle norme internazionali di sicurezza. A tale proposito, le autorità competenti del Kazakistan sono invitate a cooperare pienamente con l'ICAO per assicurare che i piani di azione proposti siano accettati da questa organizzazione e siano attuati tempestivamente.

Vettori aerei del Kirghizistan

(104) Le autorità competenti del Kirghizistan hanno esposto una serie di presentazioni l'11 novembre 2009 illustrando i progressi conseguiti nell'attuazione del loro piano di azione elaborato per risolvere le carenze riscontrate in materia di sicurezza. In particolare, hanno indicato che la legislazione in materia di sicurezza dell'aviazione è stata modificata, che un'agenzia indipendente per la sicurezza dell'aviazione civile è in via di creazione e che le condizioni per ottenere la certificazione di vettore aereo sono state rese più rigorose. Inoltre hanno dichiarato che di conseguenza molti COA sono stati revocati e che la maggior parte degli aeromobili è stata cancellata dal registro.

(105) Le autorità competenti del Kirghizistan hanno informato di aver rilasciato un nuovo COA al vettore aereo Asian Air. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Asian Air debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.

(106) Si prende atto dell'ambiziosa riforma del settore dell'aviazione intrapresa dal Kirghizistan, in particolare per quanto riguarda il potenziamento della sicurezza. Viene sottolineata l'importanza dell'audit svolto dall'ICAO nell'aprile 2009 nell'ambito del programma USOAP. Le autorità competenti del Kirghizistan sono invitate a cooperare pienamente con l'ICAO per assicurare che i piani di azione proposti siano accettabili per questa organizzazione e siano attuati tempestivamente.

(107) È stato deciso che l'Agenzia europea per la sicurezza aerea effettuerà un'ispezione in Kirghizistan per verificare l'attuazione dei requisiti di sicurezza applicabili da parte delle autorità competenti e delle imprese soggette alla sua sorveglianza. L'ispezione sarà effettuata dopo l'attuazione del piano di azione da concordare con l'ICAO.

Vettori aerei della Federazione russa

- (108) Dopo aver comprovato l'esistenza ⁽¹⁾ di gravi carenze in materia di sicurezza a carico delle operazioni di volo del vettore aereo YAK Service, certificato dalle autorità competenti della Federazione russa, il 15 luglio 2009 la Commissione ha avviato un'indagine formale sul vettore in questione. Il 4 agosto 2009 le autorità competenti della Federazione russa hanno informato la Commissione che, a seguito di ispezioni da esse svolte che hanno confermato tali risultanze, le operazioni del vettore aereo con aeromobili del tipo YAK-42 e YAK-40 sono state limitate mediante decisione adottata il 24 luglio 2009.
- (109) Il 6 ottobre 2009 le autorità competenti della Federazione russa hanno informato la Commissione che, a seguito dell'attuazione di misure correttive da parte del vettore aereo, le restrizioni operative sugli aeromobili di quest'ultimo sono state ritirate. Il 30 ottobre il vettore aereo, assistito dall'autorità competente, è stato ascoltato dalla Commissione e da uno Stato membro.
- (110) L'11 novembre le autorità competenti della Federazione russa hanno illustrato al Comitato per la sicurezza aerea le varie attività di sorveglianza e le azioni di attuazione che hanno intrapreso per assicurare che il vettore aereo risolvesse in modo duraturo le carenze di sicurezza precedentemente riscontrate. Inoltre hanno dichiarato che gli aeromobili utilizzati da YAK Services saranno sottoposti a ispezioni di terra periodiche per verificarne la conformità alle norme internazionali. Sulla base di queste informazioni, la Commissione e i membri del Comitato per la sicurezza aerea ritengono che le carenze di sicurezza precedentemente riscontrate presso YAK Services siano state affrontate sotto la responsabilità delle autorità competenti della Federazione russa.
- (111) Tenendo conto delle informazioni trasmesse dalle autorità competenti, in base ai criteri comuni si è ritenuto che, in questa fase, non siano necessarie ulteriori azioni. Gli Stati membri intendono verificare sistematicamente l'effettiva conformità di YAK Services 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.
- (112) Con lettera del 9 novembre 2009 le autorità competenti della Federazione russa hanno informato la Commissione della decisione del 6 novembre 2009 da parte del comitato responsabile della certificazione di ritirare le restrizioni imposte precedentemente sulle operazioni del vettore aereo Aeroflot Nord.
- (113) Il 9 novembre 2009 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 verso la Comunità 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 il certificato di aeronavigabilità era scaduto o non era stato rinnovato.
- (114) Secondo la nuova decisione, i seguenti aeromobili sono esclusi dalle operazioni in entrata, all'interno e in uscita dalla Comunità:
- a) Air Company Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; 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-85494 e RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: l'aeromobile del tipo TU-154M RA-85683 precedentemente iscritto sul COA di Krasnoyarsky Airlines, 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.

⁽¹⁾ FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

- 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 che includono: 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-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 e RA-85508.
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, 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: l'aeromobile RA-65726 è utilizzato da un altro vettore russo; tutti (10) gli Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 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); gli aeromobili del tipo AN-24B (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-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65979; TU-

214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 e RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 e RA-88200; l'aeromobile RA-65555 è utilizzato da un altro vettore russo.

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

- (115) 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 13 luglio 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.
- (116) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

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

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 26 novembre 2009.

Per la Commissione
Jacques BARROT
Vicepresidente

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO 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
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Repubblica democratica popolare di Corea (DPRK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Repubblica del Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
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 supervisione dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, compresi i seguenti:			Repubblica d'Angola
AEROJET	015	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	004	DCD	Repubblica d'Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	003	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ALADA	005	RAD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	011	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
PHA	019	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
RUI & CONCEICAO	012	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SAL	013	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SERVISAIR	018	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	014	SOR	Repubblica d'Angola

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:		—	Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Senza oggetto	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	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
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)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
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)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della supervisione delle norme, compresi i seguenti:			Gibuti
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
DJIBOUTI AIRLINES	Sconosciuto	DJB	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

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
EGAMS	Sconosciuto	EGM	Guinea equatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea equatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.d.	Guinea equatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	n.d.	Guinea equatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica d'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines 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
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

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
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
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 supervisione dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, 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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR 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
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

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
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			Repubblica del Kazakistan
SALEM AIRCOMPANY	Sconosciuto	KKS	Repubblica del Kazakistan
SAMAL AIR	Sconosciuto	SAV	Repubblica del Kazakistan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Repubblica del Kazakistan
SEMEYAVIA	Sconosciuto	SMK	Repubblica del Kazakistan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Repubblica del Kazakistan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Repubblica del Kazakistan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Repubblica del Kazakistan
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
ZHEKAZGANAIR	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
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MAX AVIA	33	MAI	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	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
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme		—	Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Gabon responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, 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 di São Tomé e Príncipe responsabili della supervisione 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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Sconosciuto	RFC	Swaziland
JET AFRICA Swaziland	Sconosciuto	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Sconosciuto	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Sconosciuto	Sconosciuto	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Sconosciuto	SWX	Swaziland
Swaziland AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland
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	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger; CL601 1 aeromobile del tipo HS-125-800	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica del Gabon Repubblica del Sud Africa
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	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-TBG, 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 autorizzata a impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.

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

⁽³⁾ Gabon Airlines è autorizzata a impiegare unicamente l'aeromobile indicato per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines può operare solo con destinazione il Portogallo utilizzando l'aeromobile indicato alle condizioni stabilite ai considerando 58 e 59 del presente regolamento.

⁽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.