

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1146/2012 DELLA COMMISSIONE

del 3 dicembre 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 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 ⁽³⁾ 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 (in appresso «AESA») 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 per la 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 ⁽⁴⁾.
- (5) Il comitato per la sicurezza aerea è stato aggiornato dalla Commissione in merito alle consultazioni congiunte in corso, avviate nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del suo regolamento di esecuzione (CE)

n. 473/2006 ⁽⁵⁾, con le autorità competenti e i vettori aerei dei seguenti Stati: Algeria, Aruba, Bangladesh, Burkina Faso, Camerun, Repubblica centrafricana, Cina, Comore, Cuba, Curaçao, Egitto, Etiopia, Georgia, Guinea-Bissau, Lesotho, Lussemburgo, Malawi, Mali, Nepal, Pakistan, Russia, Sint Maarten, Ucraina, Yemen; Eritrea, Libia; Afghanistan, Angola, Benin, Congo (Brazzaville), Repubblica democratica del Congo, Gibuti, Repubblica popolare democratica di Corea, Guinea equatoriale, Gabon, Ghana, Honduras, Indonesia, Iran, Giordania, Kazakistan, Kirghizistan, Liberia, Madagascar, Mauritania, Mozambico, Filippine, Ruanda, Sao Tomé e Principe, Sierra Leone, Sudan, Suriname, Swaziland, Venezuela e Zambia.

- (6) Il comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'AESA in merito ai risultati dell'analisi delle relazioni sugli 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 di rampa dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata presso Stati per i quali l'ICAO ha individuato gravi criticità in materia di sicurezza o per i quali l'AESA ha concluso che sussistono gravi carenze nel sistema di sorveglianza in materia di sicurezza. Independentemente dalle consultazioni avviate dalla Commissione ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005, 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.
- (7) Il Comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'AESA in merito ai risultati dell'analisi delle ispezioni di rampa effettuate nell'ambito del programma Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA), a norma del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾.
- (8) Il comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'AESA relative ai progetti di assistenza tecnica realizzati in paesi interessati dalle misure di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005. Esso è stato informato in merito alle richieste di ulteriore assistenza tecnica e cooperazione 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.

⁽¹⁾ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.⁽²⁾ GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76.⁽³⁾ GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.⁽⁴⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.⁽⁵⁾ GU L 84 del 23.3.2006, pag. 8.⁽⁶⁾ GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1.

- (9) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per la sicurezza aerea.

Vettori aerei dell'Unione europea

- (11) In seguito all'analisi svolta dall'EASA delle informazioni emerse dai controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei dell'Unione, nonché da ispezioni in materia di standardizzazioni effettuate dall'EASA e da ispezioni e audit realizzati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di attuazione delle norme e ne hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea: la Grecia ha comunicato che il certificato di operatore aereo (COA) di Sky Wings è stato sospeso in seguito alla sospensione, avvenuta il 7 ottobre 2012, dell'approvazione della sua organizzazione di gestione di aeronavigabilità continua; il Lussemburgo ha comunicato che il COA di Strategic Airlines è stato revocato in data 8 ottobre 2012 e che il vettore aereo ha cessato di esistere; la Spagna ha comunicato che il vettore aereo IMD Airways ha adottato con esito positivo delle misure correttive e rimane sotto stretta sorveglianza; infine la Slovenia ha comunicato che il COA di Linxair Business Airlines è stato revocato in data 2 ottobre 2012.

Air Algérie

- (12) Visti i risultati delle ispezioni di rampa effettuate nel 2008 e 2009 sugli aeromobili operati dal vettore aereo Air Algérie nel quadro del programma SAFA, la Commissione ha avviato consultazioni formali con le competenti autorità algerine (DACM) nel dicembre 2009, come è spiegato nel regolamento (CE) n. 590/2010 ⁽¹⁾ e nel regolamento (CE) n. 1071/2010 ⁽²⁾. Le suddette consultazioni formali hanno permesso di conseguire soluzioni soddisfacenti per la correzione a breve termine delle carenze in materia di sicurezza individuate nonché per consentire alla DACM e al vettore Air Algérie di elaborare un solido piano di azione, correttivo e preventivo, per arrivare a soluzioni sostenibili. Si è continuato a verificare le prestazioni in materia di sicurezza del vettore Air Algérie attraverso i risultati del programma SAFA assieme alle relazioni mensili trasmesse dalla DACM alla Commissione sui risultati della propria attività di sorveglianza del vettore in questione, nonché sui progressi compiuti nella attuazione dei summenzionati piani correttivi e preventivi.
- (13) Considerando la tendenza favorevole osservata per quanto riguarda i risultati delle ispezioni SAFA a partire dal novembre 2010, l'assenza di gravi carenze sotto il profilo della sicurezza e l'attuazione delle azioni di correzione e prevenzione secondo i programmi stabiliti, la Commissione, nel luglio 2012, ha deciso di chiudere le consultazioni formali con la DACM a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Comlux Aruba N.V.

- (14) Nel febbraio 2012 le autorità competenti di Aruba si sono impegnate ad introdurre emendamenti nel sistema giuridico nazionale e ad avviare azioni amministrative nei confronti di Comlux Aruba per garantire che, entro il 1° agosto 2012, il controllo operativo di questo vettore aereo fosse esercitato da Aruba.
- (15) Al fine di ottenere informazioni aggiornate su questo aspetto, la Commissione, l'AESA e alcuni membri del comitato per la sicurezza aerea, il 15 ottobre 2012, hanno organizzato a Bruxelles consultazioni con le autorità competenti di Aruba. Le suddette autorità hanno comunicato, fornendo le prove a sostegno, che la normativa sulle operazioni di volo è stata modificata per rafforzare i requisiti relativi allo stabilimento del centro principale di attività ad Aruba. Le stesse autorità hanno inoltre confermato, esprimendo la propria soddisfazione, che il controllo operativo di Comlux Aruba N.V. è stato stabilito ad Aruba. A questo riguardo sono state introdotte le necessarie modifiche sotto il profilo organizzativo e dei livelli di responsabilità del vettore. Inoltre il COA è stato limitato ad un aeromobile del tipo B767 e verrà rinnovato solo di anno in anno, in funzione dei risultati positivi della sorveglianza continua per assicurare l'efficacia delle modifiche organizzative.

- (16) La Commissione ha preso atto dei progressi compiuti dalle autorità competenti di Aruba e le esorta a continuare i loro sforzi diretti a rafforzare il proprio sistema di sorveglianza dell'aviazione civile in conformità alle norme di sicurezza internazionali.

Vettori aerei della Repubblica del Congo

- (17) Dal novembre 2009 tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica del Congo sono elencati nell'allegato A. Il 12 ottobre 2012 la Commissione e l'AESA hanno organizzato una riunione di consultazione con le autorità competenti della Repubblica del Congo (ANAC), nel corso della quale l'ANAC ha presentato i 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 2008 nell'ambito dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP).
- (18) L'ANAC ha fornito alla Commissione le prove della scadenza del COA del vettore aereo Société Nouvelle Air Congo e ha confermato che tale vettore ha cessato l'attività. Pertanto, in base ai criteri comuni, esso deve essere rimosso dall'elenco di cui all'allegato A.
- (19) L'ANAC ha fornito alla Commissione informazioni sul rilascio di un COA ai seguenti vettori: Canadian Airways' Congo, Émeraude, Equajet e Mistral Aviation. Tuttavia, poiché l'ANAC non ha fornito prove che dimostrino che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi vettori aerei viene assicurata nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

⁽¹⁾ GU L 170 del 6.7.2010, pag. 9.

⁽²⁾ GU L 306 del 23.11.2010, pag. 44.

- (20) La Commissione ha preso atto dei progressi compiuti dalle autorità competenti della Repubblica del Congo e le esorta a continuare ad adoperarsi per l'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile in conformità alle norme di sicurezza internazionali.

Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo

- (21) A partire dal marzo 2006 ⁽¹⁾ sono stati inseriti nell'elenco di cui all'allegato A alcuni vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo. Le autorità competenti del suddetto Stato hanno preso l'iniziativa di ripristinare consultazioni attive con la Commissione e l'AESA, a riprova della loro ferma intenzione di procedere ad un esame approfondito e ad una revisione completa del settore aeronautico nonché dell'autorità di sorveglianza regolamentare nazionale.
- (22) Le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno comunicato il rilascio di un COA ai seguenti vettori: Air Fast Congo, Fly Congo, Katanga Express, Katanga Wings, Mango Airlines e Will Airlift. Tuttavia, poiché l'ANAC non ha fornito prove che dimostrino che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi vettori aerei viene assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (23) Le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo non hanno fornito le prove che gli altri vettori aerei menzionati nell'allegato A abbiano cessato l'attività. Di conseguenza, in base ai criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori debbano continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A.
- (24) La Commissione ha preso atto dei progressi compiuti dalle autorità competenti della Repubblica democratica del Congo e le esorta a continuare ad adoperarsi per l'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile in conformità alle norme di sicurezza internazionali, mantenendo l'impegno a consolidare il dialogo costruttivo ristabilito recentemente.

Vettori aerei di Curaçao e Sint Maarten

- (25) L'ICAO, nel 2008, ha svolto un audit delle Antille olandesi ⁽²⁾ e ha individuato una serie di criticità nel loro

sistema di sorveglianza della sicurezza. In particolare, le autorità competenti delle Antille olandesi non disponevano di personale tecnico sufficiente nelle aree del rilascio delle autorizzazioni del personale, delle operazioni degli aeromobili, dei servizi di navigazione aerea e degli aeroporti per svolgere le proprie funzioni di sorveglianza.

- (26) Inoltre, in seguito ad una valutazione effettuata nel settembre 2011 dalla Federal Aviation Administration (FAA) degli Stati Uniti nell'ambito del programma IASA, Curaçao e Sint Maarten sono stati retrocessi dalla categoria 1 alla categoria 2 in quanto la FAA ritiene che essi non abbiano ottemperato in misura sufficiente alle norme di sicurezza internazionali.
- (27) Infine, i controlli di rampa condotti sotto l'egida del programma SAFA ⁽³⁾, nel periodo da maggio 2011 a maggio 2012, hanno individuato, in media, più di una carenza grave per ispezione.
- (28) Di conseguenza la Commissione ha avviato consultazioni con le autorità competenti di Curaçao e Sint Maarten e, nel luglio 2012, ha chiesto per iscritto i dettagli delle eventuali azioni correttive avviate o programmate. Tali consultazioni sono in corso.
- (29) Le autorità competenti sia di Curaçao che di Sint Maarten hanno risposto alla Commissione e hanno specificato le azioni correttive in corso e programmate per affrontare le criticità individuate in occasione dell'audit dell'ICAO e della FAA.
- (30) I Paesi Bassi hanno informato il comitato per la sicurezza aerea che si stavano attivando per fornire assistenza tecnica sia a Curaçao che a Sint Maarten per aiutarli nei loro sforzi diretti a istituire un sistema di sorveglianza della sicurezza che sia conforme alle norme dell'ICAO.
- (31) La Commissione prende atto delle iniziative prese dalle autorità competenti di Curaçao e Sint Maarten e le esorta a continuare ad adoperarsi con determinazione per correggere le lacune del loro sistema di sorveglianza dell'aviazione civile, altrimenti la Commissione si vedrà costretta a prendere iniziative a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005. Gli Stati membri continueranno a monitorare da vicino, attraverso controlli di rampa prioritari effettuati nel quadro del programma SAFA, l'efficacia delle azioni correttive.

⁽¹⁾ Considerandi da 60 a 64 del regolamento (CE) n. 474/2006 del 22 marzo 2006, GU L 84 del 23.3.2006, pag. 18.

⁽²⁾ Nell'ottobre 2010 le Antille olandesi (facenti parte del Regno dei Paesi Bassi) si sono sciolte e sono state create due nuove nazioni: Curaçao e Sint Maarten. Il Regno dei Paesi Bassi consiste ora di quattro nazioni: i Paesi Bassi (in Europa), Aruba, Curaçao e Sint Maarten. Curaçao e Sint Maarten sono i successori legali delle Antille olandesi e quindi condividono lo stesso registro aeronautico (PJ). Dall'ottobre 2010 entrambi devono organizzare da soli il proprio sistema di sorveglianza di sicurezza e ognuno ha istituito la propria autorità competente. A causa dell'interdipendenza fra le due nazioni, i casi vengono esaminati parallelamente.

⁽³⁾ CAA-NL-2012-30, CAA-NL-2012-154, CAA-NL-2012-155, CAA-NL-2012-156, CAA-NL-2012-161, CAA-NL-2012-162; DGAC/F-2011-1628, DGAC/F-2011-1640, DGAC/F-2011-2007, DGAC/F-2011-2329, DGAC/F-2012-230, DGAC/F-2012-231, DGAC/F-2012-603, DGAC/F-2012-693.

Vettori aerei della Guinea equatoriale

- (32) Dal marzo 2006 tutti i vettori aerei certificati nella Guinea equatoriale sono soggetti a un divieto operativo nell'UE e figurano nell'elenco di cui all'allegato A. Le autorità competenti della Guinea equatoriale (DGAC) hanno trasmesso alla Commissione informazioni relative al rilascio di un COA al vettore Tango Airways. Dato che non vi sono prove che sia cambiata la capacità della DGAC di assicurare la sorveglianza dei vettori aerei di tale Stato nel rispetto delle norme di sicurezza applicabili, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che anche quest'ultimo vettore debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei dell'Eritrea

- (33) A seguito delle carenze individuate nel corso dell'audit dell'ICAO in Eritrea, effettuato nel novembre 2010, l'ICAO ha notificato a tutti gli Stati che hanno aderito alla Convenzione di Chicago tre criticità significative in materia di sicurezza nelle aree delle operazioni, dell'aeronavigabilità e dei servizi di navigazione aerea. Inoltre, l'ICAO ha comunicato nella sua relazione di audit finale una percentuale di mancata attuazione delle norme internazionali di sicurezza pari al 79,9 %.
- (34) Visti questi risultati la Commissione ha avviato consultazioni formali con le autorità competenti dell'Eritrea (ER-CAA) chiedendo i dettagli di eventuali azioni intraprese per correggere le carenze in materia di sicurezza individuate dall'audit dell'ICAO.
- (35) Con una lettera l'ER-CAA ha informato la Commissione che mentre due criticità significative in materia di sicurezza concernenti l'aeronavigabilità e i servizi di navigazione aerea erano state risolte, la terza, concernente la procedura di certificazione per il rilascio di un certificato di operatore aereo, non era ancora stata risolta e avrebbe richiesto una missione di convalida dell'ICAO per la sua soluzione. Tuttavia le relazioni dell'ER-CAA non contenevano alcuna informazione concernente le azioni correttive adottate per risolvere la criticità significativa in materia di sicurezza né informazioni sulla sorveglianza operativa dei vettori aerei eritrei, entrambi autorizzati dall'Eritrea a operare nell'UE.
- (36) La Commissione ha invitato ripetutamente l'ER-CAA a delle riunioni di consultazione per ottenere ulteriori chiarimenti in merito alla sorveglianza dei titolari di COA eritrei. L'ER-CAA, tuttavia, ha sempre declinato tali inviti.
- (37) Il 21 novembre 2012 l'ER-CAA è stata invitata al Comitato per la sicurezza aerea dove ha illustrato la propria posizione. In tale occasione ha comunicato che il piano di azioni correttive era stato accettato dall'ICAO e, a seguito di modifiche apportate alla legislazione primaria aeronautica e alla promulgazione di una serie di regolamenti sull'aviazione civile, ritiene da parte sua che la criticità significativa in materia di sicurezza sia stata corretta. Non era chiaro se l'Eritrea avesse richiesto una

missione di convalida dell'ICAO sebbene essa benefici di un aiuto dal «Regional Office Safety Team» dell'ICAO. Tuttavia, secondo il parere del Comitato per la sicurezza aerea, le suddette autorità non sono state in grado di dimostrare di aver adottato azioni approfondite per affrontare, in tutti i loro aspetti, le criticità significative in materia di sicurezza. Esse non sono state nemmeno in grado di chiarire le disposizioni in materia di sicurezza relative agli aeromobili elencati nei COA rilasciati dall'Eritrea, che comprendono aeromobili presi a noleggio con equipaggio (wet-leased) da vettori aerei stranieri, con la conseguenza che questi aeromobili figurano sugli elenchi di diversi COA, il che non è conforme alle norme di sicurezza internazionali.

- (38) Tutti i vettori aerei titolari di licenza rilasciata dall'Eritrea sono stati invitati al comitato per la sicurezza aerea, ma solo uno, Eritrean Airlines, ha espresso la propria posizione presso il Comitato per la sicurezza aerea il 21 novembre 2012. Suddetto vettore aereo ha confermato di operare due aeromobili del tipo A320 a destinazione di Roma, con un contratto di wet lease, senza però fornire chiarimenti soddisfacenti per il comitato di sicurezza aerea in merito alla sorveglianza operativa e al controllo delle operazioni.
- (39) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea riconoscono gli sforzi fatti per correggere le carenze in materia di sicurezza del sistema dell'aviazione civile in Eritrea. Tuttavia, in base ai criteri comuni, in attesa dell'effettiva attuazione di adeguate azioni correttive in grado di porre rimedio alle carenze individuate dall'ICAO e in particolare le criticità significative ancora esistenti sotto il profilo della sicurezza, si ritiene che le autorità competenti dell'Eritrea, per il momento, non siano in grado di attuare e applicare le pertinenti norme di sicurezza a tutti i vettori aerei che si trovano sotto il loro controllo regolamentare. Pertanto tutti i vettori aerei certificati in Eritrea devono essere sottoposti a divieto operativo e inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (40) Una volta che la criticità significativa esistente in materia di sicurezza sia stata risolta in modo soddisfacente per l'ICAO e le gravi carenze individuate durante l'audit dell'ICAO siano state affrontate con successo, la Commissione è pronta a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una valutazione in loco per verificare i progressi compiuti e preparare una revisione del caso presso il Comitato per la sicurezza aerea.
- Rollins Air dell'Honduras**
- (41) Nel giugno 2012 le autorità competenti dell'Honduras, hanno chiesto di rimuovere Rollins Air dall'elenco dei vettori sottoposti a divieto operativo in seguito alla sospensione del suo certificato di operatore aereo (COA). In data 21 novembre 2012 esse hanno fornito le prove che il COA di Rollins Air, che era stato sospeso per sei mesi, era scaduto e che era stato infine cancellato il 24 settembre 2012. Pertanto, in base ai criteri comuni, Rollins Air dovrebbe essere rimosso dall'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei dell'Indonesia

- (42) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti dell'Indonesia (DGCA) al fine di monitorare 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.
- (43) Il 18 ottobre 2012 si è svolta una videoconferenza tra la Commissione, l'AESA e la DGCA nel corso della quale quest'ultima ha fornito informazioni aggiornate in merito a determinati vettori aerei sotto la sua sorveglianza. Le suddette autorità hanno comunicato che sono stati certificati cinque nuovi vettori, vale a dire Jayawijaya Dirantara il 16 aprile 2012, Pacific Royale Airways il 29 maggio 2012, Citilink Indonesia il 22 giugno 2012, Angkasa Super Services il 7 giugno 2012, e Air Born Indonesia il 6 Marzo 2012. Tuttavia, poiché la DGCA non ha fornito le 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 i vettori in questione debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (44) Inoltre la DGCA ha comunicato che PT Sampoerna Air Nasantara ha cambiato il proprio nome in PT Pegasus Air Services, e PT Nyaman Air ha cambiato il proprio nome in PT Heavy Lift, e che quindi i loro nomi, che figurano nell'allegato A, devono essere modificati.
- (45) La DGCA ha inoltre comunicato e confermato che in data 25 maggio 2012 è stato revocato il COA di Dirgantara Air Service. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il suddetto vettore aereo debba essere rimosso dall'elenco di cui all'allegato A.
- (46) La DGCA ha inoltre riferito in merito ai risultati di una visita di valutazione effettuata dalla Federal Aviation Administration (FAA) degli Stati Uniti in Indonesia, che si è svolta nel settembre 2012. Pur rilevando dei miglioramenti nel sistema di sorveglianza in materia di sicurezza dell'aviazione nel corso degli ultimi anni, la FAA ha formulato una serie di osservazioni e raccomandazioni in relazione alla formazione degli ispettori, alla sorveglianza delle attività delle aviazioni straniere, alla politica e alle procedure di applicazione delle norme, in particolare per quanto riguarda l'uso delle ammende e sulla necessità di migliorare alcune strutture locali. La DGCA ha acconsentito a trasmettere una copia della relazione formale della visita di valutazione non appena questa sia disponibile.
- (47) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto dei consistenti progressi compiuti dalle autorità competenti dell'Indonesia e le esortano a continuare i loro sforzi indirizzati a stabilire un sistema aeronautico pienamente conforme alle norme dell'ICAO.

Vettori aerei del Kazakistan

- (48) Le consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan sono continuate attivamente. Le autorità competenti del Kazakistan hanno effettuato diverse presenta-

zioni, sulla base delle quali la Commissione, assistita dall'AESA, ha tenuto una riunione di consultazione il 17 ottobre 2012. Le autorità competenti del Kazakistan sono state sentite anche dal Comitato per la sicurezza aerea il 21 novembre 2012 e hanno illustrato la loro posizione al riguardo.

- (49) Esse hanno comunicato che stanno procedendo ad una riforma ambiziosa del settore aeronautico, iniziata nel 2009, al fine di migliorare la sicurezza aerea. In seguito all'adozione di un nuovo codice civile aeronautico nel luglio 2010 e all'adozione di oltre 100 regolamenti aeronautici specifici, tali autorità stanno ora progredendo nella loro attuazione. Queste autorità stanno progredendo anche nel consolidamento di capacità tramite l'istituzione di un Centro di valutazione della sicurezza del volo e l'assunzione di ispettori qualificati supplementari, che dovrà proseguire nei prossimi mesi. Esse stanno facendo progressi anche nella ricertificazione di aeromobili e operatori.
- (50) Le autorità competenti del Kazakistan hanno comunicato che continuano ad adottare azioni di applicazione delle norme. Con ordinanza del ministro dei trasporti e delle comunicazioni del 3 luglio 2011, relativa all'introduzione di norme sulle operazioni di volo per l'aviazione civile della Repubblica del Kazakistan, a decorrere dal 1° novembre 2012 gli aeromobili di fabbricazione sovietica non conformi alle norme in materia di sicurezza dell'ICAO non sono più autorizzati ad operare all'interno dello spazio aereo kazako; di conseguenza le autorità competenti del Kazakistan hanno vietato le attività di 7 aeromobili del tipo Yak-40, di 2 aeromobili del tipo Antonov 12, di 5 aeromobili del tipo Antonov 24 e di 1 aeromobile del tipo Tu-134 ⁽¹⁾.
- (51) Le autorità competenti del Kazakistan hanno inoltre comunicato alla Commissione che 5 vettori hanno cessato l'attività e hanno fornito le prove che i rispettivi COA erano scaduti e non erano stati rinnovati; i vettori in questione sono: Asia Wings, Minas, Skybus, Skyjet e Sayakhat Airlines. Pertanto, sulla base dei criteri comuni, i suddetti vettori aerei devono essere rimossi dall'elenco di cui all'allegato A.
- (52) Le autorità competenti del Kazakistan hanno inoltre comunicato alla Commissione che 4 compagnie aeree precedentemente attive nel trasporto aereo commerciale hanno cessato questo tipo di attività, hanno ridotto la loro flotta e sono state ricertificate per operazioni di lavoro aereo; si tratta delle seguenti compagnie: Aero Aircompany, AK Suncare Aircompany, Kazair West, Ust-Kamenogorsk Air division of EKA. Pertanto, sulla base dei criteri comuni, i suddetti vettori aerei devono essere rimossi dall'elenco di cui all'allegato A.
- (53) Le autorità competenti del Kazakistan hanno comunicato che, per ordinanza del Primo ministro, non potrà essere rilasciato nessun nuovo COA fino a quando le autorità competenti non saranno in grado di espletare pienamente le proprie responsabilità nei confronti dell'ICAO.

⁽¹⁾ 7 aeromobili del tipo Yak -40; 2 aeromobili del tipo Antonov 12; 5 aeromobili del tipo Antonov 24; 1 aeromobile del tipo Tu-134.

- (54) Air Astana è stata sentita dal comitato per la sicurezza aerea il 21 novembre 2012, per permetterle di fornire aggiornamenti sulla sua flotta che è attualmente in fase di rinnovo e ha quindi illustrato questo aspetto. Essa ha comunicato che diversi aeromobili sono stati eliminati e nuovi aeromobili vengono inseriti nelle flotte esistenti di B767, B757, A320 e Fokker 50, flotte che sono già menzionate all'allegato B. Air Astana ha dichiarato e fornito le prove che le prestazioni di sicurezza della sua flotta sono migliorate. Le autorità competenti del Kazakistan hanno dichiarato che le operazioni degli aeromobili che figurano attualmente sul COA sono soggette ad una certa sorveglianza continua. Le autorità competenti di Aruba hanno inoltre fornito le prove che l'aeronavigabilità dell'aeromobile immatricolato ad Aruba che figura attualmente sul COA di Air Astana è soggetta ad una sorveglianza continua in conformità alle norme di sicurezza internazionali e che esse ritengono che le norme di aeronavigabilità siano soddisfatte. Inoltre, gli Stati membri e l'AESA hanno confermato che non sono state individuate criticità specifiche nelle ispezioni di rampa effettuate negli aeroporti europei nel quadro del programma SAFA. Di conseguenza, in conformità ai criteri comuni, è necessario modificare l'elenco di cui all'allegato B per consentire, nell'ambito dell'attuale livello di operazioni, l'operatività degli aeromobili del tipo B767, B757, A320 e Fokker 50 che figurano o figureranno sul COA di Air Astana a condizione che tali aeromobili siano immatricolati ad Aruba e che il COA e tutte le modifiche relative siano tempestivamente presentati alla Commissione e a Eurocontrol.
- (55) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di Air Astana ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. Qualora i risultati di tali controlli, o qualsiasi altra informazione pertinente, dovessero indicare che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.
- (56) La Commissione continua ad appoggiare l'ambiziosa riforma del sistema dell'aviazione civile intrapresa dalle autorità del Kazakistan e invita queste autorità a continuare con determinazione i loro sforzi per l'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile in conformità alle norme di sicurezza internazionali. A tal fine incoraggia le suddette autorità a proseguire l'attuazione del piano di azioni correttive convenuto con l'ICAO, concentrandosi prioritariamente sulle due criticità significative in materia di sicurezza e sulla ricertificazione di tutti gli operatori sotto la loro responsabilità. Una volta che tali criticità significative in materia di sicurezza saranno state risolte in modo soddisfacente per l'ICAO, la Commissione è pronta a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una valutazione in loco per verificare i progressi compiuti e preparare una revisione del caso presso il Comitato per la sicurezza aerea.
- (57) I vettori aerei stabiliti nella Repubblica del Kirghizistan sono soggetti a divieto operativo dal 2006. Il 5 ottobre 2012 a Commissione, assistita dall'AESA, ha organizzato una consultazione con le autorità competenti di tale paese durante la quale quest'ultime hanno comunicato che il Kirghizistan aveva adottato un nuovo quadro giuridico e che per il governo kirghiso era prioritario ottenere la cancellazione dall'elenco di divieto operativo.
- (58) Le autorità competenti del Kirghizistan hanno fornito informazioni sul cambio del nome dei seguenti vettori aerei: Eastok Avia in Air Bishkek e Dames in State Aviation Enterprise under the Ministry of Emergency Situations (SAEMES). Occorre pertanto modificare di conseguenza l'allegato A.
- (59) Le autorità competenti del Kirghizistan hanno comunicato che è stato rilasciato un COA ai seguenti vettori: Manas Airways, Supreme Aviation e Sky KG Airlines. Tuttavia, non hanno fornito le prove che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi vettori aerei venga assicurata in conformità alle norme internazionali di sicurezza. Sulla base dei criteri comuni si ritiene pertanto che i vettori summenzionati debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (60) Le autorità competenti del Kirghizistan hanno fornito alla Commissione le prove della revoca dei seguenti COA: Trast Aero, Asian Air e Kyrgyzstan Airlines. Inoltre, hanno comunicato che i COA di Aerostan e Itek Air sono scaduti e non sono stati rinnovati. Pertanto, sulla base dei criteri comuni, i suddetti vettori aerei devono essere rimossi dall'elenco di cui all'allegato A.
- (61) D'accordo con le competenti autorità del Kirghizistan, la Commissione mantiene l'impegno ad organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una missione di valutazione della sicurezza nel Kirghizistan per verificare in loco l'attuazione delle nuove norme e il livello di sorveglianza soddisfacente di determinati vettori aerei certificati nel Kirghizistan.

Vettori aerei della Libia

- (62) Continuano le consultazioni con l'autorità competente libica (LCAA) allo scopo di accertarsi che la Libia stia progredendo nella riforma del proprio sistema di sicurezza dell'aviazione civile, in particolare per assicurare che la sorveglianza di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Libia sia conforme alle norme di sicurezza internazionali.
- (63) La Commissione, l'AESA e alcuni membri del comitato per la sicurezza aerea, in data 15 ottobre 2012, hanno incontrato la LCAA e i rappresentanti di Afriqiyah, Libyan Airlines e Buraq Air, per avere informazioni sui progressi compiuti. La LCAA ha comunicato di aver adottato delle iniziative di regolamentazione revocando i COA ⁽¹⁾ di 16 dei 26 vettori aerei libici. Si è avvalsa

Vettori aerei del Kirghizistan

- (57) I vettori aerei stabiliti nella Repubblica del Kirghizistan sono soggetti a divieto operativo dal 2006. Il 5 ottobre 2012 a Commissione, assistita dall'AESA, ha organizzato

⁽¹⁾ International Company, Tobruk Air Transport, Awsaj Aviation Service, Kalat Aleker Air Company, Alajniha Air Transport, Nayzak Air Transport, Qurina Air Services, Libyan Air Cargo, Air One Nine, Gulf PEARL Airlines, Horizon Airline, North African Air Transport, Madina Air, Assanad Aviation, Benina Air, Awasa Aviation.

dell'assistenza di consulenti nel breve termine e di quella dell'ICAO nel lungo termine e stanno reclutando un certo numero di piloti e ingegneri supplementari da utilizzare come personale ispettivo.

- (64) La LCAA ha inoltre comunicato il prossimo avvio di una procedura di ricertificazione in cinque fasi di tutti i vettori aerei libici, a partire da Libyan Airlines e Afriqiyah e che avrebbe riferito sui progressi compiuti nonché fornito relazioni di audit non appena queste saranno disponibili. Contemporaneamente svilupperà e attuerà un sistema di sorveglianza annuale per garantire la conformità ininterrotta alle norme dell'ICAO da parte dei loro vettori aerei.
- (65) Il comitato per la sicurezza aerea ha assistito alle presentazioni della LCAA, di Libyan Airlines e di Afriqiyah il 21 novembre 2012. La LCAA ha dichiarato esplicitamente che non sarebbero state tollerate in Libia operazioni non sicure. Esse hanno confermato i dettagli forniti alla riunione del 16 ottobre, in particolare che la relazione di indagine sull'incidente che ha coinvolto l'A330 di Afriqiyah sarebbe pubblicata entro febbraio 2013, che la procedura di ricertificazione dovrebbe essere completata per quanto riguarda Libyan Airlines e Afriqiyah entro dicembre 2012 e per i restanti vettori aerei entro dicembre 2013. Esse hanno inoltre comunicato che avrebbero continuato ad adottare azioni di attuazione ove necessario per limitare i rischi in materia di sicurezza, come era stato fatto nel caso del fermo temporaneo di un A320.
- (66) Libyan Airlines ha comunicato che le proprie procedure di gestione della sicurezza sono state migliorate come anche la formazione dei propri equipaggi.
- (67) Afriqiyah ha informato il comitato per la sicurezza aerea in merito al proprio sistema di garanzia della qualità nonché all'uso di organizzazioni di formazione esterne. Il vettore aereo ha comunicato inoltre che, in conseguenza dell'incidente all'A330, gli orari di volo sono stati modificati per ridurre il rischio di affaticamento del pilota, è stato eseguito un programma di formazione dei piloti sulle procedure di riattaccata (go-around) e si è fatto ricorso all'assistenza di esperti esterni per l'elaborazione di programmi di sicurezza. Il vettore aereo ha inoltre espresso il desiderio di poter operare verso la Spagna, la Francia, il Regno Unito, l'Italia, la Germania e l'Austria, una volta che la LCAA avrà abolito le attuali restrizioni.
- (68) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno apprezzato il solido piano della LCAA per correggere le carenze in materia di sicurezza presenti nei loro sistemi di aviazione, il calendario realistico per intraprendere azioni e i progressi da compiere. Hanno preso atto che la LCAA avrebbe mantenuto le attuali restrizioni sulle operazioni di ogni vettore libico verso l'UE, la Nor-

vegia, la Svizzera e l'Islanda fino a quando sarà completata la ricertificazione in cinque fasi e saranno corrette tutte le criticità significative, dopodiché, di concerto con la Commissione, i vettori aerei individuali potrebbero essere autorizzati a riprendere i voli commerciali verso l'UE, la Norvegia, la Svizzera e l'Islanda.

- (69) Inoltre, per ogni vettore ricertificato, la LCAA si è impegnata a presentare alla Commissione informazioni dettagliate sulla procedura di ricertificazione e a discutere con la Commissione e con gli Stati membri nei dettagli gli audit, le criticità, le azioni correttive adottate e le iniziative di correzione, assieme ai dettagli dei piani per la sorveglianza continua prima di decidere eventuali allentamenti delle restrizioni. Qualora queste informazioni non riuscissero a dimostrare in modo soddisfacente per la Commissione e gli Stati membri che la procedura di ricertificazione è stata effettivamente completata ed è ora in vigore una sorveglianza continua sostenibile conforme alle norme dell'ICAO, la Commissione sarebbe costretta ad adottare misure per impedire ai vettori aerei di operare nello spazio aereo dell'UE, della Norvegia, della Svizzera e dell'Islanda. Se dovessero essere necessari ulteriori chiarimenti la Commissione può decidere di effettuare una visita in loco prima di procedere ad un allentamento delle restrizioni.
- (70) Nel caso dei vettori aerei che successivamente sono autorizzati ad operare nell'UE, gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di questi vettori ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. Qualora i risultati di tali controlli, o qualsiasi altra informazione pertinente, dovessero indicare che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania

- (71) I vettori aerei certificati in Mauritania figurano nell'elenco di cui all'allegato A dal novembre 2010 ⁽¹⁾. Le autorità competenti della Mauritania (ANAC) da allora si sono attivamente impegnate in consultazioni con la Commissione allo scopo di aggiornarla sui progressi compiuti nella riforma del regolamento dell'aviazione civile e hanno fatto numerose presentazioni a questo riguardo. Il 24 settembre e il 10 ottobre 2012 si sono svolte due riunioni rispettivamente con l'ANAC e Mauritania Airlines. L'ANAC e Mauritania Airlines sono state sentite anche dal comitato per la sicurezza il 21 novembre 2012.
- (72) L'ANAC ha comunicato l'avvio di azioni decisive per riformare il sistema di sorveglianza della sicurezza e che sono già stati raggiunti alcuni risultati: in particolare, l'adozione di un nuovo codice civile aeronautico, la modifica della normativa sull'aeronautica civile per allinearla agli allegati della Convenzione di Chicago, le modifiche

⁽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.

apportate alla gestione, alla struttura e al personale dell'ANAC, nonché l'adozione di una serie completa di procedure per la certificazione e la sorveglianza continua dei vettori aerei.

- (73) L'ANAC ha comunicato che sono state adottate efficaci azioni di applicazione delle norme. Ha confermato in particolare che il COA di Mauritania Airways è scaduto il 15 dicembre 2010 e non è stato rinnovato in quanto tale vettore ha cessato l'attività. L'ANAC ha inoltre comunicato che i certificati e le deroghe detenuti dal vettore aereo Class Aviation sono stati revocati nel gennaio 2011.
- (74) L'ICAO ha effettuato due missioni di coordinamento e convalida (ICVM) in Mauritania, in aprile e settembre 2012, per convalidare i progressi compiuti da tale Stato. Le relazioni finali redatte dopo le suddette missioni confermano i progressi importanti compiuti, con un miglioramento del 47 % nel tasso di conformità complessiva alle norme di sicurezza internazionali. Il 1° ottobre 2012 l'ICAO ha confermato alla Commissione i progressi eccezionali compiuti dall'ANAC. Queste missioni tuttavia hanno anche confermato la necessità di continuare l'attuazione effettiva di tutte le azioni correttive, in particolare per quanto riguarda gli obblighi in materia di sorveglianza e la correzione delle criticità individuate in materia di sicurezza, punti dove l'ICAO riferisce che la mancanza di effettiva attuazione delle norme di sicurezza internazionali raggiunge rispettivamente il 51 % e il 58 %. L'ANAC ha indicato che intende proseguire le proprie iniziative con determinazione per migliorare ulteriormente la conformità alle norme dell'ICAO.
- (75) Nelle sue consultazioni con l'ANAC, la Commissione ha valutato specificamente la solidità del sistema di sorveglianza in materia di sicurezza di Mauritania Airlines International. Sono state individuate delle carenze nella certificazione iniziale di Mauritania Airlines International in quanto il suo COA è stato rilasciato l'8 maggio 2011 senza fornire le prove che le mancate conformità individuate durante la certificazione iniziale della compagnia aerea, in particolare le autorizzazioni di RVSM (minima separazione verticale ridotta), la mancanza di monitoraggio di dati di volo e la mancanza di personale di terra, siano state effettivamente corrette prima del rilascio del COA. L'ANAC e Mauritania Airlines International tuttavia hanno comunicato e fornito le prove che tutte le carenze in questione sono state corrette in data 25 ottobre 2012. L'ANAC ha inoltre dichiarato e fornito le prove che tale vettore è ora soggetto a sorveglianza continua adeguata in conformità alle norme internazionali di sicurezza.
- (76) Il comitato per la sicurezza aerea apprezza gli importanti progressi riferiti dalle autorità competenti della Mauritania per quanto riguarda la correzione delle carenze individuate dall'ICAO e nella risoluzione delle carenze individuate nella certificazione iniziale di Mauritania Airlines International. Tenendo conto delle efficaci azioni di attuazione decise e attuate dall'ANAC nei confronti degli altri vettori aerei che nel frattempo hanno cessato l'attività, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che tutti i vettori aerei certificati in Mauritania debbano essere rimossi dall'elenco di cui all'allegato A.

- (77) L'ANAC ha dichiarato e confermato per iscritto che Mauritania Airlines International non intende riprendere i voli verso l'UE nel breve termine, con l'eccezione di Las Palmas de Gran Canaria (Spagna) e non prima del febbraio 2013.
- (78) Le autorità competenti spagnole hanno dichiarato di aver fornito assistenza tecnica all'ANAC e hanno confermato di poter autorizzare la ripresa dei voli verso Las Palmas de Gran Canaria.
- (79) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie, da effettuarsi sugli aeromobili dei vettori aerei titolari di licenze rilasciate in Mauritania, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.
- (80) La Commissione intende effettuare, con l'assistenza dell'AESA e l'appoggio degli Stati membri, una missione di valutazione della sicurezza in loco per confermare l'attuazione soddisfacente delle misure prese dall'ANAC.
- (81) Qualora i risultati di tali controlli, o qualsiasi altra informazione pertinente, dovessero indicare che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei delle Filippine

- (82) I vettori aerei certificati nelle Filippine figurano nell'elenco di cui all'allegato A dal 31 marzo 2010⁽¹⁾. Le consultazioni con le competenti autorità delle Filippine (CAAP) sono proseguite da allora con lo scopo di ottenere informazioni sui progressi compiuti nella riforma del regolamento dell'aviazione civile. Si sono tenute diverse presentazioni e il 18 novembre 2012 è stata organizzata una videoconferenza tra la Commissione, assistita dall'AESA, e la CAAP.
- (83) La CAAP ha comunicato che l'ICAO ha effettuato una missione di coordinamento e convalida in loco (ICVM), nell'ottobre del 2012, esprimendo un parere sui suoi risultati preliminari, che indicano un tasso di miglioramento del 7 % nella conformità alle norme dell'ICAO. Tuttavia, le criticità significative in materia di sicurezza notificate dall'ICAO a tutte le parti contraenti della Convenzione di Chicago per quanto riguarda la sorveglianza in materia di sicurezza degli operatori aerei, restano irrisolte e ulteriori criticità sotto il profilo della sicurezza sono state evidenziate dall'ICAO per quanto riguarda l'immatricolazione degli aeromobili.
- (84) La CAAP ha confermato che AviaTour Fly'In è rimasto coinvolto, il 18 agosto 2012, in un secondo incidente che ha provocato vittime, oltre a quello avvenuto nel marzo 2012⁽²⁾. La CAAP non ha dato risposte adeguate alle richieste di informazioni della Commissione, omettendo in particolare di fornire informazioni in merito alla

⁽¹⁾ Considerandi da 74 a 87 del regolamento (UE) n. 273/2010 del 30 marzo 2010, GU L 84 del 31.3.2010, pag. 32.

⁽²⁾ Considerando 43 del regolamento (UE) n. 295/2012 del 3 aprile 2012, GU L 98 del 4.4.2012, pag. 17.

validità del COA del suddetto vettore aereo che, in base alle precedenti comunicazioni, doveva scadere il 14 agosto 2012, e in merito ai risultati delle indagini in corso sui due incidenti.

- (85) Mentre la Commissione era stata informata che i vettori aerei South West Air Corporation, Airgurus e Skyjet avrebbero iniziato l'attività di trasporto aereo commerciale, la CAAP non ha dato risposte adeguate alle richieste di informazioni della Commissione, omettendo in particolare di fornire i COA di questi vettori aerei assieme alle 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 summenzionati debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.
- (86) La Commissione continua a sostenere la riforma del sistema dell'aviazione civile intrapresa dalle autorità competenti delle Filippine e invita queste autorità a continuare con determinazione i loro sforzi per l'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile conforme alle norme di sicurezza internazionali. A questo fine essa incoraggia le suddette autorità a continuare nell'attuazione del piano di azioni correttive convenuto con la FAA e l'ICAO, concentrandosi prioritariamente sulle criticità significative in materia di sicurezza non ancora risolte, sulla ricertificazione di tutti gli operatori sotto la loro responsabilità e su efficaci azioni di applicazione delle norme nel caso di criticità in materia di sicurezza o violazioni della normativa applicabile. Una volta che la FAA avrà modificato la propria valutazione di conformità delle Filippine alle norme di sicurezza internazionali e che tutte le criticità significative in materia di sicurezza saranno state corrette in modo soddisfacente per l'ICAO, la Commissione è pronta a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una valutazione in loco per verificare i progressi compiuti e preparare una revisione del caso presso il Comitato per la sicurezza aerea.

Aviazione giordana

- (87) Dal 30 settembre al 4 ottobre 2012 la Commissione, assistita dall'AESA, ha effettuato una visita di valutazione in materia di sicurezza nel Regno hascemita di Giordania, allo scopo di verificare l'attuazione delle misure intraprese dalle autorità competenti per l'aviazione civile (Commissione di regolamentazione dell'aviazione civile – CARC) e dal vettore aereo Jordan Aviation (PSC) per correggere le criticità in materia di sicurezza descritte nel regolamento (CE) n. 1197/2011.
- (88) Nel corso della visita, la CARC ha fornito alla squadra di valutazione le prove dell'efficacia del proprio piano di azioni correttive e preventive sviluppato e attuato dopo l'imposizione di restrizioni operative da parte dell'UE al vettore aereo Jordan Aviation. Essa ha anche dimostrato di essere ora in grado di espletare i propri obblighi in virtù delle norme dell'ICAO per la sorveglianza degli operatori ai quali ha rilasciato un COA. La squadra di valutazione ha riferito in merito alla credibilità dell'impegno preso dalla CARC di attuare il proprio piano di

azioni correttive e preventive, ai significativi miglioramenti raggiunti finora nonché all'approccio costruttivo, cooperativo e aperto nell'affrontare le carenze individuate nelle loro procedure. Pur ottenendo conferma che le procedure esistenti per quanto riguarda la sorveglianza possono garantire che i vettori aerei intraprendano tempestivamente efficaci azioni correttive qualora vengano individuate carenze in materia di sicurezza, la squadra di valutazione ha tuttavia identificato delle aree da migliorare, in particolare per quanto riguarda la procedura relativa all'approvazione della lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) nonché quella relativa all'autorizzazione del trasporto di merci pericolose.

- (89) Dal novembre 2011 il vettore aereo Jordan Aviation è soggetto a stretta sorveglianza da parte della CARC incentrata principalmente sulle ispezioni di rampa, sulle ispezioni in volo, sugli esami dell'aeronavigabilità degli aeromobili e sull'esame dell'organizzazione di gestione dell'aeronavigabilità continua. Jordan Aviation è stato inoltre sottoposto a valutazione di conformità ai regolamenti dell'aviazione civile giordana nel corso di un audit annuale. I risultati di questi audit indicano un significativo miglioramento per quanto riguarda la gestione della aeronavigabilità continua. Inoltre, oltre alla richiesta dell'operatore aereo di aggiungere un nuovo tipo di aeromobile (Airbus A330-200) alla propria flotta, la CARC ha proceduto alla valutazione della capacità di Jordan Aviation di adottare un nuovo tipo di aeromobile. La modifica del COA è stata completata il 9 maggio 2012 e l'Airbus A330-200 è stato aggiunto alle specifiche operative del COA di Jordan Aviation.
- (90) Nel corso della visita la squadra di valutazione ha ottenuto le prove dell'efficacia del piano di azioni correttive e preventive sviluppato e attuato da Jordan Aviation. Mentre il suddetto vettore aereo ha potuto dimostrare che il sistema adottato per la gestione della aeronavigabilità continua è ora in grado di assicurare l'aeronavigabilità dei suoi aeromobili, la squadra ha tuttavia individuato delle aree da migliorare, in particolare per quanto riguarda le procedure per operare una nuova rotta e la programmazione degli equipaggi.
- (91) In seguito alla richiesta presentata dalla CARC e da Jordan Aviation relativa al riesame delle restrizioni operative imposte dal regolamento (CE) n. 1197/2011 e considerando soddisfatte le pertinenti condizioni, la CARC e Jordan Aviation sono state invitate a esporre la propria posizione presso il comitato per la sicurezza aerea. L'audizione si è svolta il 21 novembre 2012. Durante la riunione la CARC e Jordan Aviation hanno fornito anche i dettagli del piano di azioni correttive adottato per risolvere le criticità individuate durante la visita in loco.
- (92) Il comitato per la sicurezza aerea ha apprezzato i miglioramenti ottenuti dalla CATC e da Jordan Aviation nell'attuazione delle norme di sicurezza internazionali e ha ritenuto che non siano più necessarie ulteriori limitazioni al suddetto vettore aereo. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Jordan Aviation debba essere rimosso dall'elenco di cui all'allegato B.

- (93) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili del suddetto vettore ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Air Madagascar

- (94) Il vettore aereo Air Madagascar è soggetto a restrizioni operative e figura nell'elenco di cui all'allegato B ai sensi del regolamento (CE) n. 390/2011. Le consultazioni con le competenti autorità del Madagascar (ACM) e Air Madagascar proseguono allo scopo di ottenere aggiornamenti in merito ai progressi compiuti nell'attuazione di azioni correttive.

- (95) L'ICAO ha effettuato una missione di convalida coordinata (ICVM) dal 21 al 25 maggio 2012 che ha confermato i progressi compiuti in quanto la mancata attuazione effettiva delle norme ICAO è stata valutata pari al 44,4 % rispetto al precedente 70,7 %. Questa missione tuttavia ha anche confermato la necessità di continuare l'attuazione effettiva di tutte le azioni correttive, in particolare per quanto riguarda le norme relative alla formazione e alle qualifiche del personale tecnico, gli obblighi in materia di sorveglianza e la correzione delle criticità individuate in materia di sicurezza, aree dove le norme dell'ICAO non sono state effettivamente applicate nella misura rispettivamente del 67 %, del 58 % e dell'86 %.

- (96) In seguito alla loro richiesta l'ACM e il vettore aereo Air Madagascar sono stati sentiti dal comitato per la sicurezza aerea il 20 novembre 2012. Sono stati illustrati i progressi compiuti nell'attuazione dei rispettivi piani d'azione. L'ACM ha inoltre comunicato di aver stipulato un contratto biennale per beneficiare di un'assistenza tecnica a sostegno dell'attività di sorveglianza in materia di sicurezza. Il comitato per la sicurezza aerea ha preso atto dei progressi riferiti e ha apprezzato gli sforzi compiuti dall'ACM per migliorare la propria capacità di espletare gli obblighi relativi alle norme dell'ICAO.

- (97) Il comitato per la sicurezza aerea esorta l'ACM a continuare ad adoperarsi per la correzione di tutte le non conformità individuate nel corso dell'audit ICVM effettuata dall'ICAO e in particolare nel settore della sorveglianza degli operatori aerei certificati nel Madagascar. La Commissione europea, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, è pronta ad effettuare una valutazione in loco una volta che l'attuazione dei piani di azione di ACM e Air Madagascar sia sufficientemente avanzata.

Vim Avia della Federazione russa

- (98) La Commissione, con l'assistenza dell'AESA e di alcuni Stati membri, ha effettuato una visita di valutazione in materia di sicurezza nella Federazione russa dal 4 all'8 giugno 2012, allo scopo di verificare l'attuazione soddisfacente delle misure intraprese dalle autorità competenti della Federazione russa (FATA) e dal vettore aereo

VIM AVIA, certificato nella Federazione russa, per correggere le criticità in materia di sicurezza descritte nei regolamenti (CE) n. 1197/2011 ⁽¹⁾ e n. 295/2012 ⁽²⁾. Questa valutazione di sicurezza ha incluso visite alla sede centrale di FATA, nonché alla sede centrale di VIM AVIA, alle strutture di manutenzione del vettore aereo presso l'aeroporto di Domodedovo e un'ispezione di rampa di uno degli aeromobili della sua flotta. I risultati di questa valutazione hanno rivelato che complessivamente VIM AVIA ha progredito nell'adozione di un sistema di gestione della sicurezza. Per quanto riguarda i piani d'azioni correttive di VIM AVIA, tuttavia, è emerso che tre delle 12 azioni correttive non hanno potuto essere effettivamente attuate. VIM AVIA è stato invitato a riesaminare e completare il proprio piano d'azione di conseguenza prima di riprendere i voli verso l'UE.

- (99) Il 20 giugno 2012 FATA ha informato la Commissione che il vettore aereo aveva ricevuto una nuova autorizzazione, con effetto da tale data, ad operare voli verso e dall'UE in quanto erano state completate correttamente le azioni correttive supplementari relative a queste tre aree.

- (100) La Commissione, dopo aver esaminato le misure supplementari comunicate, ha espresso i propri dubbi che la compagnia abbia potuto completarle effettivamente in così poco tempo. È stata inoltre richiamata l'attenzione delle autorità russe competenti sui risultati insoddisfacenti di un'ispezione di rampa effettuata in Spagna il 26 giugno 2012 ⁽³⁾, che ha individuato carenze nell'aeronavigabilità continua e nei servizi di manutenzione di VIM AVIA. Le autorità russe competenti sono state inoltre invitate a fornire informazioni su un grave incidente accaduto a VIM AVIA il 24 giugno 2012.

- (101) Alla luce di quanto precede, la Commissione, l'AESA e alcuni membri del comitato per la sicurezza aerea hanno tenuto una riunione il 19 ottobre 2012 con le competenti autorità russe e con VIM AVIA. VIM AVIA ha comunicato che sono state adottate misure correttive che hanno risolto tutte le questioni ancora aperte individuate nella relazione finale della missione di valutazione della sicurezza in Russia effettuata nel giugno 2012 e ha fornito le prove della conclusione delle azioni dopo la riunione. FATA ha comunicato che sono state avviate due indagini in seguito ad un grave incidente occorso a VIM AVIA il 24 giugno 2012 e ha fornito una sintesi delle proprie conclusioni.

- (102) La Spagna ha confermato al comitato per la sicurezza aerea che tutte le criticità individuate nel corso delle ultime ispezioni di rampa effettuate in Spagna su VIM AVIA erano state corrette. La Spagna ha inoltre dato notizia di una riunione tenutasi a Madrid con i rappresentanti di VIM AVIA e ha sottolineato l'atteggiamento collaborativo assunto dalla compagnia aerea.

⁽¹⁾ GU L 303 del 22.11.2011, pag. 14.

⁽²⁾ GU L 98 del 4.4.2012, pag. 13.

⁽³⁾ N. AESA-E-2012-392

(103) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili del suddetto vettore negli aeroporti europei. Qualora i risultati di queste ispezioni di rampa evidenziassero nuovamente criticità in materia di sicurezza per quanto riguarda le operazioni di VIM AVIA, la Commissione sarà costretta ad intervenire nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Ruanda

(104) Il 9 maggio 2012 le autorità competenti del Ruanda hanno scritto alla Commissione fornendo le prove che il COA di Silverback Cargo Freighters era stato revocato il 30 ottobre 2009. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il suddetto vettore debba essere rimosso dall'elenco di cui all'allegato A.

(105) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea, tuttavia, osservano che il Ruanda resta soggetto ad una criticità significativa in materia di sicurezza dichiarata in seguito all'audit USOAP dell'ICAO nel 2007 e notificata dall'ICAO a tutti gli Stati parti contraenti della Convenzione di Chicago. La Commissione pertanto esorta le

autorità competenti del Ruanda a continuare i loro sforzi per risolvere le questioni di sicurezza e continuerà a seguire da vicino la situazione esistente in Ruanda in materia di sicurezza per assicurare che eventuali residue criticità in materia di sicurezza siano efficacemente corrette,

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 dicembre 2012

*Per la Commissione,
a nome del presidente
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente*

ALLEGATO

«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, SA «CONVIASA»	VCV-DB-10	VCV	Repubblica bolivariana del Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Repubblica del Ghana
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

⁽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
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/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
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
EQUAJET	RAC06-007	Sconosciuto	Repubblica del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Sconosciuto	Repubblica del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Sconosciuto	Repubblica del Congo

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
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Sconosciuto	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (DRC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0039/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	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/0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	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/0050/2010	CAA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	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)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	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
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2011	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/ 0065/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Firma ministeriale (decreto N. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	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	103/CAB/MIN/TVC/2012	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/ 0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	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
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	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
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica della Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Stato di Eritrea
ERITREAN AIRLINES	COA N. 004	ERT	Stato di Eritrea
NASAIR ERITREA	COA N. 005	NAS	Stato di Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica d'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia e Metro Batavia, compresi i seguenti:			Repubblica di Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Sconosciuto	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
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	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
HEAVY LIFT	135-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica di Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	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
MANUNGAL 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

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
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
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
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	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
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Repubblica del Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Repubblica del Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Repubblica del Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Repubblica del Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Repubblica del Kazakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Repubblica del Kazakhstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Repubblica del Kazakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Repubblica del Kazakhstan
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Repubblica del Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Repubblica del Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Repubblica del Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Repubblica del Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Repubblica del Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Repubblica del Kazakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Repubblica del Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Repubblica del Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Repubblica del Kazakhstan
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Repubblica del Kazakhstan
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Repubblica del Kazakhstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Repubblica del Kazakhstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Repubblica del Kazakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	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

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 MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan
Click Airways	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EEA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
Kyrgyzstan	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Repubblica del Kirghizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Repubblica del Kirghizistan
Sky Way air	39	SAB	Repubblica del Kirghizistan
SUPREME AVIATION	40	SGK	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

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
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 del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Mozambico
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Aerovisao de Mozambique	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFA Mozambique	MOZ-10	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Helicopteros Capital	MOZ-11	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Repubblica del Mozambico
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Repubblica del Mozambico
Unique Air Charter	MOZ-13	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
Safari Air	MOZ-12	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	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	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIRGURUS	Sconosciuto	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

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
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Beacon	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Repubblica delle Filippine
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
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

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
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
SKYJET	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SE-AIR)	2009 004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Repubblica delle Filippine
Subic international air charter	4AN9900010	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Repubblica delle Filippine
World aviation, corp.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WcC Aviation Company	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
YOkota aviation, inc.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZenitH Air, Inc.	2009012	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Repubblica delle Filippine
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità 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

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
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 Repubblica di 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 REPUBBLICA DI 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
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Repubblica del Sudan
ALMAJARA AVIATION	Sconosciuto	MJA	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
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	Unkown	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-0443-11	KZR	Repubblica del Kazakhstan	L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo B 767; aeromobili del tipo B 757; aeromobili del tipo A319/320/321; aeromobili del tipo Fokker 50	L'intera flotta, tranne: aeromobili all'interno della flotta di B767, aeromobili all'interno della flotta di B757, aeromobili all'interno della flotta di A319/320/321, aeromobili all'interno della flotta di Fokker 50, come indicato nel COA	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
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

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo A-300, 8 aeromobili del tipo A-310, 1 aeromobile B-737	L'intera flotta, tranne: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBB EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Repubblica islamica dell'Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica 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
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 a utilizzare per le sue operazioni correnti nell'UE esclusivamente gli aeromobili specifici summenzionati a condizione che 1) sia immatricolati ad Aruba e 2) tutte le modifiche al COA siano state tempestivamente comunicate alla Commissione ed a Eurocontrol.

⁽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).»