

REGOLAMENTO (CE) N. 331/2008 DELLA COMMISSIONE

dell'11 aprile 2008

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005⁽²⁾.

(2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri hanno comunicato alla Commissione informazioni utili nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.

(3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei in questione, direttamente o, laddove ciò non era possibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti salienti e le considerazioni atte a motivare una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno della Comunità o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.

(4) La Commissione ha offerto la possibilità ai vettori aerei interessati di consultare la documentazione fornita dagli

Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati entro 10 giorni lavorativi dalla Commissione, nonché dal Comitato per la sicurezza aerea, istituito a norma del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile⁽³⁾.

(5) La Commissione e, in casi specifici, alcuni Stati membri hanno consultato le autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei confronti dei vettori aerei interessati.

(6) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei certificati in Ucraina*Albatross Avia Ltd*

(7) La Francia ha comunicato alla Commissione di aver adottato un divieto operativo immediato su tutte le attività del vettore Albatross Avia Ltd, certificato in Ucraina, in quanto si tratta in realtà del vettore ucraino Volare, già sottoposto a divieto operativo⁽⁴⁾. La Francia ha inoltre presentato alla Commissione una richiesta di aggiornamento dell'elenco comunitario, a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 e dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 473/2006.

(8) Il vettore in questione non ha prodotto prove adeguate a dissipare le preoccupazioni sollevate dalla Francia.

(9) Facendo seguito a consultazioni con la Commissione e alcuni Stati membri, le autorità competenti dell'Ucraina hanno trasmesso alla Commissione la decisione con la quale revocano al vettore in questione il Certificato di operatore aereo (COA). Pertanto, sulla base dei criteri comuni, non sono necessarie ulteriori iniziative nei confronti di Albatross Avia Ltd.

⁽¹⁾ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

⁽²⁾ GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1400/2007 (GU L 311 del 29.11.2007, pag. 12).

⁽³⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 787/2007 della Commissione del 4 luglio 2007, (GU L 175 del 5.7.2007, pag. 10).

- (10) La Commissione, tuttavia, si preoccupa per la circostanza che le competenti autorità ucraine abbiano potuto rilasciare un Certificato di operatore aereo ad un'impresa che, sostanzialmente, è un vettore aereo già sottoposto a divieto operativo. Qualora tale situazione dovesse ripetersi essa verrebbe considerata come la prova che le suddette autorità non soddisfano i criteri comuni di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Ukraine Cargo Airways

- (11) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Ukraine Cargo Airways, certificato in Ucraina, che riguardano tutti i tipi di aeromobili. Tali carenze sono state individuate nel corso di ispezioni a terra effettuate da Austria, Ungheria, Francia, Germania, Italia, Lituania, Lussemburgo, Romania, Polonia, Paesi Bassi e Spagna ⁽¹⁾, nell'ambito del programma SAFA.
- (12) L'Austria ha comunicato alla Commissione di aver adottato un divieto operativo immediato per l'aeromobile del tipo AN-12 della Ukraine Cargo Airways, che ha operato finora verso l'Austria, tenendo conto dei criteri comuni, nell'ambito dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2111/2005 e ha presentato inoltre alla Commissione una richiesta di aggiornamento dell'elenco comunitario, a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 e dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 473/2006.
- (13) La ragioni che hanno indotto l'Austria a imporre la suddetta misura sono le seguenti: a) gravi e comprovate carenze in materia di sicurezza da parte del vettore sulla base di rapporti indicanti gravi carenze in materia di sicurezza e persistente inadempienza da parte dello stesso a porre rimedio alle carenze rilevate dalle ispezioni a terra, effettuate nell'ambito del programma SAFA e precedentemente comunicate al vettore; b) mancanza di capacità del vettore di porre rimedio alle suddette carenze in materia di sicurezza dimostrata da inadeguate e insufficienti azioni correttive adottate in seguito all'individuazione delle suddette gravi carenze; c) mancanza di capacità e volontà delle autorità responsabili della supervisione del vettore in questione di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dimostrata dalla mancanza di cooperazione con le competenti autorità dell'Austria che hanno effettuato le ispezioni a terra e dalla insufficiente capacità di applicare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza.
- (14) Le carenze in materia di sicurezza individuate dall'Austria e da altri Stati membri su aeromobili dei tipi AN-12, AN-

26 e IL-76 riguardavano gli stessi settori. Inoltre, tali carenze hanno continuato a manifestarsi durante il periodo preso in esame. Ciò dimostra la natura sistemica di tali carenze.

- (15) Nel corso delle consultazioni con la Commissione e alcuni Stati membri, Ukraine Cargo Airways ha presentato un piano di azione correttivo che, secondo il vettore, pone rimedio a tutte le carenze in materia di sicurezza nei settori della manutenzione, dell'engineering e dell'operatività, individuate su tutti i tre tipi di aeromobili con i quali il vettore opera nella Comunità. Tuttavia, nel corso di queste consultazioni il vettore non è stato in grado di dimostrare l'adeguatezza delle azioni correttive proposte. In particolare, il vettore non è stato in grado di dimostrare l'adeguatezza delle azioni proposte in materia di disciplina operativa e non è riuscito a spiegare come mai le ispezioni degli aeromobili utilizzati dal vettore per volare nella Comunità hanno rivelato le stesse carenze riscontrate prima dell'imposizione da parte dell'Austria del divieto operativo, nonostante l'attuazione di varie misure previste dal piano proposto nei settori di attività di tutti i tipi di aeromobili utilizzati dal vettore in questione.
- (16) Durante le stesse consultazioni, le autorità competenti dell'Ucraina hanno trasmesso delle informazioni in merito alla loro decisione di limitare il COA del vettore, rimuovendo gli aeromobili AN-12 con i contrassegni di immatricolazione UR-UCK, UR-UDD e UR-UCN con i quali Ukraine Cargo Airways ha operato in Austria e in altri Stati membri, ponendoli in manutenzione e proibendo l'operatività degli aeromobili IL-76 con i contrassegni di immatricolazione UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ, UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW e UR-UCX fino al 19 novembre 2008. Il vettore ha operato con alcuni di questi aeromobili (UR-UCA, UR-UCO e UR-UCU) nella Comunità. Le suddette autorità, inoltre, hanno confermato il loro avallo al piano di azione correttivo del vettore e si sono impegnate a verificare l'esecuzione delle azioni correttive da parte di Ukraine Cargo Airways prima di autorizzare il vettore a riprendere le operazioni di volo con gli aeromobili del tipo AN-12 nella Comunità.
- (17) La Commissione prende atto delle misure adottate dalle competenti autorità dell'Ucraina per quanto riguarda gli aeromobili AN-12 e IL-76. Essa ritiene, tuttavia, che l'adozione delle misure correttive non sia sufficiente a porre rimedio alla natura sistemica delle carenze individuate che riguardano tutti i tipi di aeromobili finora utilizzati dal vettore nelle sue operazioni nella Comunità. Inoltre, la Commissione ritiene che i risultati delle ispezioni a terra ⁽²⁾ eseguite sull'aeromobile del tipo AN-26 dopo le consultazioni tenutesi con il vettore e le sue autorità e dopo che il vettore ha iniziato ad effettuare azioni correttive sotto il controllo delle sue autorità, indicano che tali azioni correttive non offrono una adeguata soluzione delle carenze comprovate in materia di sicurezza su questo tipo di aeromobile o su qualsiasi altro tipo di aeromobile operato da questo vettore nella Comunità.

⁽¹⁾ Rapporti sugli incidenti, ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGATR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAA-NL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58.

⁽²⁾ LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

- (18) Il vettore ha presentato, il 1° aprile 2008, una documentazione contenente un piano di azione correttivo riveduto, che tiene conto delle modifiche richieste dalle autorità competenti dell'Ucraina in seguito ad un audit effettuato sulla compagnia. Il vettore ha inoltre avuto la possibilità di presentare alla Commissione e al Comitato per la sicurezza aerea le iniziative intraprese il 2 aprile; esso, tuttavia, non è stato in grado di dimostrare l'adeguatezza delle azioni rivedute proposte per quanto riguarda la disciplina operativa e non è riuscito a spiegare come tali azioni costituirebbero soluzioni durevoli per tutte le carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate. Pertanto, la suddetta documentazione dovrà essere ulteriormente esaminata per verificare se le carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate siano state corrette in modo adeguato.
- (19) In attesa del completamento del suddetto esame e in assenza di azioni correttive in grado di eliminare senza ritardi il persistere di carenze sistemiche in materia di sicurezza, la Commissione ritiene che al vettore in questione non debba essere consentito di operare nella Comunità fino a quando non sia stato accertato che sono state adottate le misure adeguate per assicurare il rispetto degli standard di sicurezza pertinenti all'esercizio di qualsiasi aeromobile utilizzato da Ukraine Cargo Airways.
- (20) Sulla base dei criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, si ritiene che Ukraine Cargo Airways non soddisfi le pertinenti norme di sicurezza. Il suddetto vettore deve quindi essere dichiarato soggetto a divieto operativo per la totalità delle sue attività ed essere incluso nell'allegato A.

Sorveglianza generale in materia di sicurezza

- (21) La Commissione ritiene che l'esercizio generale della sorveglianza in materia di sicurezza ed in particolare l'attuazione e l'applicazione dei pertinenti standard di sicurezza da parte delle competenti autorità dell'Ucraina deve essere rafforzato al fine di assicurare azioni correttive sostenibili da parte dei vettori sotto il suo controllo regolamentare. Il numero sempre crescente di vettori che sono oggetto di misure eccezionali da parte di Stati membri e che di conseguenza vengono inclusi nell'allegato A deve essere esaminato con urgenza da parte delle autorità competenti dell'Ucraina. Pertanto tali autorità sono invitate a presentare un piano di misure diretto a migliorare l'esercizio della sorveglianza in materia di sicurezza degli operatori nell'ambito dei loro controlli regolamentari e degli aeromobili immatricolati in Ucraina che vengono utilizzati per attività nella Comunità. La Commissione seguirà da vicino l'attuazione di queste misure, fra cui quelle di cui ai considerandi 15 e 18, al fine di presentare un progetto di misure adeguate alla prossima riunione del Comitato per la sicurezza aerea.

Cubana de Aviación SA

- (22) È stata dimostrata la non ottemperanza agli standard specifici di sicurezza stabiliti dalla Convenzione di Chi-

ago da parte di Cubana de Aviación. Tali carenze sono state individuate dal Regno Unito nel corso di una ispezione a terra effettuata nell'ambito del programma SAFA ⁽¹⁾.

- (23) Il Regno Unito ha comunicato alla Commissione l'adozione di un divieto operativo immediato nei confronti dell'aeromobile del tipo Ilyushin Il-62, con contrassegni di immatricolazione CU-T1283 e CU-T1284 di Cubana de Aviación, tenendo conto dei criteri comuni, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2111/2005. Tali aeromobili non sono attualmente dotati di EGPWS — Enhanced Ground Proximity Warning System, impianto necessario per operare nella Comunità in conformità all'allegato 6 della Convenzione di Chicago.

- (24) In seguito a consultazioni con la Commissione e alcuni Stati membri, le autorità competenti della Repubblica di Cuba hanno adottato la decisione di limitare il COA di Cubana de Aviación per escludere l'aeromobile IL-62 da tutte le attività del vettore nella Comunità, fino a quando su tale macchina non sarà stato installato l'EGPWS. Inoltre, le suddette autorità si sono impegnate a garantire che l'EGPWS sarà installato entro il 15 giugno 2008, su tutti gli aeromobili di tale vettore che operano nella Comunità. Infine, le competenti autorità della Repubblica di Cuba si sono impegnate a verificare che tutte le carenze riscontrate in materia di sicurezza, inclusa l'installazione di EGPWS, siano efficacemente corrette da Cubana de Aviación entro tale data e a trasmettere i risultati di tale verifica alla Commissione prima che il suddetto vettore possa riprendere le operazioni di volo con gli aeromobili del tipo IL-62 nella Comunità.

- (25) Sulla base dei criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005 e tenendo conto delle iniziative intraprese dalle autorità competenti della Repubblica di Cuba si giudica che non siano necessari ulteriori interventi. La Commissione riferirà agli Stati membri in merito alle azioni correttive alla prossima riunione del Comitato per la sicurezza aerea. Tuttavia, qualora le misure in questione dovessero essere giudicate non soddisfacenti, la Commissione presenterà al Comitato un progetto di misure appropriate.

Islands Development Company

- (26) È stato accertato che l'aeromobile del tipo Beech 1900, con contrassegno di immatricolazione S7-IDC del vettore Islands Development Company, certificato nelle Seychelles non è dotato di EGPWS — Enhanced Ground Proximity Warning System, impianto necessario per poter operare nella Comunità, in conformità all'allegato 6 della Convenzione di Chicago. Inoltre non hanno potuto essere esibiti i documenti certificati che, secondo la Convenzione di Chicago devono essere sempre tenuti a bordo. Tali carenze sono state individuate dalla Francia nel corso di un'ispezione a terra effettuata nell'ambito del programma SAFA ⁽²⁾.

⁽¹⁾ CAA-UK-2008-8.

⁽²⁾ DGAC/F-2008-152.

(27) La Francia ha comunicato alla Commissione di aver adottato un divieto operativo immediato per l'aeromobile summenzionato di questo vettore tenendo conto dei criteri comuni, nell'ambito dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2111/2005 e ha presentato inoltre alla Commissione una richiesta di aggiornamento dell'elenco comunitario, a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 e dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 473/2006.

(28) Con lettera dell'11 marzo 2008, l'Autorità per l'aviazione civile delle Seychelles ha confermato che il vettore Island Development Company, certificato nelle Seychelles, si è attivato per installare l'EGPWS sul suo aeromobile Beech 1900D con contrassegno di immatricolazione S7-IDC. L'EGPWS è stato ordinato e installato il 26 marzo 2008. Un certificato di conferma della suddetta installazione è stato trasmesso dal vettore in occasione di un incontro con la Commissione il 31 marzo 2008. Inoltre, le autorità competenti delle Seychelles hanno confermato che copie certificate dei documenti prescritti sono state trasferite a bordo a partire dal 27 febbraio 2008.

(29) Sulla base dei criteri comuni, si constata che Islands Development Company ha adottato tutte le misure necessarie per conformarsi alle pertinenti norme di sicurezza e che pertanto non deve essere inclusa nell'elenco di cui all'allegato A.

Hewa Bora Airways

(30) Hewa Bora Airways non utilizza più nella Comunità, sotto la vigilanza delle autorità competenti del Belgio, il proprio aeromobile del tipo Boeing B767-266ER, n. di costr. 23 178, con contrassegno di immatricolazione 9Q-CJD, incluso nell'allegato B. Dato che non può più essere garantito il regime provvisorio di ispezioni a terra e controllo di questo aeromobile, deve esserne vietata anche l'operatività.

(31) Di conseguenza il vettore deve essere sottoposto a divieto per tutte le sue attività e deve essere trasferito dall'allegato B all'allegato A.

TAAG Angola Airlines

(32) In seguito all'invito delle autorità competenti dell'Angola e del vettore TAAG Angola Airlines, un gruppo di esperti della Commissione e degli Stati membri ha effettuato una missione conoscitiva in tale paese tra il 18 e il 22 febbraio 2008. Nel corso della missione il vettore ha presentato una versione aggiornata del proprio piano di azione correttivo e preventivo, diretto a ripristinare la conformità agli standard ICAO. La relazione del gruppo segnala che TAAG Angola Airlines ha compiuto buoni progressi nell'attuazione del suo piano d'azione nel senso

che, complessivamente, più del cinquanta per cento delle azioni può essere considerato completato. In particolare, esso ha reagito, in larga misura, alle osservazioni mosse in materia di operazioni di volo e a terra. Il vettore è stato invitato a proseguire nei suoi sforzi verso la piena attuazione del piano d'azione correttivo. Inoltre, il gruppo ha osservato che il vettore ha completato il primo passo di una completa ricertificazione da parte delle competenti autorità dell'Angola.

(33) Il gruppo ha osservato il persistere di notevoli carenze nei settori del mantenimento dell'aeronavigabilità e della manutenzione, che erano state segnalate a TAAG Angola Airlines e alle sue autorità e che dovrebbero essere adeguatamente corrette prima di un'eventuale modifica del divieto operativo imposto al vettore.

(34) Il gruppo ha inoltre esaminato il piano di azione correttivo proposto dalle competenti autorità dell'Angola (INAVIC) diretto a migliorare l'esercizio della sorveglianza in materia di sicurezza di TAAG Angola Airlines e di tutti i vettori sotto il suo controllo regolamentare. A questo fine il gruppo ha valutato il grado di conformità di INAVIC agli standard ICAO applicabili anche sulla base dei risultati dell'audit ICAO USOAP eseguito nel novembre 2007. La relazione del gruppo ricorda che il 16 gennaio 2008 è stata pubblicata una nuova legge sull'aviazione civile e che INAVIC sta procedendo verso l'istituzione di un'autorità per l'aviazione civile indipendente e ben strutturata. Il gruppo ha osservato, tuttavia, che le nuove disposizioni della legge sull'aviazione civile e i relativi regolamenti attuativi specifici non sono ancora stati attuati e che per il momento tutti i vettori dell'Angola hanno dei Certificati di operatore aereo che non sono conformi all'allegato 6 della Convenzione di Chicago. INAVIC è stata invitata a proseguire nella ristrutturazione della sua organizzazione, ad avanzare il più rapidamente possibile nella sua costruzione di capacità, nonché a continuare con determinazione nel processo di ricertificazione dei vettori per dimostrare il rispetto della regolamentazione dell'Angola e degli standard ICAO applicabili e riferire sui risultati ottenuti, al momento opportuno, alla Commissione.

(35) La Commissione riconosce gli sforzi fatti da TAAG Angola Airlines e da INAVIC verso l'attuazione di tutte le misure necessarie per conformarsi ai pertinenti standard di sicurezza. La Commissione ritiene, tuttavia, che la decisione di ritirare TAAG Angola Airlines dall'elenco comunitario sarebbe, in questo momento, prematura in quanto sussistono ancora notevoli carenze in materia di sicurezza che devono essere affrontate sia dal vettore che dalle autorità competenti. Inoltre, è ancora in corso il processo di ricertificazione di TAAG Angola Airlines nonché degli altri vettori da parte delle autorità competenti. La Commissione osserva che affinché il processo di ricertificazione possa essere completato nel lasso di tempo indicato dalle competenti autorità dell'Angola, è necessario un sostanziale incremento delle risorse umane e finanziarie.

(36) La Commissione ritiene che il rispetto delle autorità competenti dell'Angola degli standard obbligatori e delle pratiche raccomandate dell'ICAO e in particolare l'esercizio della sorveglianza dipendono anche dai mezzi finanziari a disposizione di queste autorità. La Commissione attende di ricevere, a tempo debito, le relazioni sui progressi compiuti da parte di TAAG Angola Airlines e INAVIC.

Mahan Air

(37) La Commissione e alcuni Stati membri hanno tenuto delle consultazioni il 14 dicembre 2007 e il 12 marzo 2008 con Mahan Air e le competenti autorità della Repubblica islamica dell'Iran in merito alla verifica da parte di quest'ultime della graduale attuazione delle azioni correttive da parte del vettore in questione. In particolare, nel corso delle consultazioni del 14 dicembre 2007, la Commissione ha chiesto che l'eventuale documentazione relativa ai progressi compiuti nell'attuazione delle azioni correttive da parte di Mahan Air venga presentata alla Commissione entro fine febbraio 2008.

(38) Nel corso delle consultazioni svoltesi il 12 marzo 2008, le autorità competenti della Repubblica islamica dell'Iran hanno dichiarato di aver ispezionato il vettore Mahan Air e di aver riscontrato che tutte le carenze in materia di sicurezza sono state corrette in modo soddisfacente. Tuttavia, né il vettore né le sue autorità hanno presentato una documentazione in grado di comprovare la messa in atto di misure correttive e dimostrare l'adeguatezza di tali misure a fornire soluzioni sostenibili, nonché assicurare l'effettiva conformità al piano di azione correttivo presentato nei mesi di settembre e novembre 2007.

(39) Le autorità competenti della Repubblica islamica dell'Iran hanno presentato alla Commissione, in data 26 marzo 2008, una documentazione dettagliata sui progressi compiuti e del materiale sull'attuazione delle misure correttive da parte di Mahan Air in seguito ad un audit effettuato sulla compagnia. La Commissione intende esaminare la suddetta documentazione al fine di verificare se le carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate siano state corrette in modo adeguato.

(40) Fino al completamento del suddetto esame, la Commissione ritiene che non sussistano prove sufficienti che dimostrino che il vettore ha completato le azioni correttive dirette a eliminare le carenze che hanno portato al suo inserimento nell'elenco comunitario.

(41) Sulla base dei criteri comuni si constata che, per il momento, non è stato accertato che Mahan Air abbia adottato tutte le misure richieste per conformarsi agli standard di sicurezza pertinenti e che pertanto non può ancora essere ritirato dall'allegato A. La Commissione intende continuare a cooperare con le autorità competenti della Repubblica islamica dell'Iran al fine di monitorare l'attuazione di misure correttive da parte di Mahan Air e garantire che il vettore in questione adotti soluzioni sostenibili nel lungo termine. A questo fine essa intende effettuare una visita nei prossimi mesi.

Vettori aerei della Federazione russa

(42) Come indicato nel regolamento (CE) n. 1400/2007, in virtù di una decisione delle competenti autorità della Federazione russa, in data 26 novembre 2007, alcuni vettori aerei certificati dalle suddette autorità, sono autorizzati ad operare nella Comunità solo con apparecchiature specifiche. Si tratta dei seguenti vettori e aeromobili: Krasnoyarsk Airlines: aeromobile Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: aeromobile Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: aeromobile Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant-Soyuz: aeromobile Boeing-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTAir: aeromobile ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: aeromobile Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: aeromobile Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: aeromobile Tu-154M (RA-85700/85794) e B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: aeromobile Tu-204 (RA-64018/64020). Inoltre, secondo la stessa decisione, alcuni vettori aerei non sono autorizzati ad operare nella Comunità con determinati aeromobili; si tratta dei seguenti vettori e aeromobili: Orenburg Airlines: aeromobile Tu-154 (RA-85768) e B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: aeromobile Tu-154 (RA85101 e RA-85109); Air Company Siber: aeromobile B-737-400 (VP-BTA); e Rossija: aeromobile Tu-154 (RA-85753 e RA-85835).

(43) Le autorità competenti della Federazione russa hanno informato la Commissione, il 26 marzo 2008, che intendevano modificare la loro decisione del 26 novembre 2007, relativa alle restrizioni operative imposte a determinati vettori certificati nella Federazione russa, in modo che tutte le precedenti restrizioni operative imposte a tutti i vettori interessati venissero rimosse a decorrere dal 25 aprile 2008.

(44) Le autorità competenti della Federazione russa sono state invitate dalla Commissione, il 27 marzo, a presentare alla Commissione e al Comitato per la sicurezza aerea, la prova delle informazioni affidabili in merito al miglioramento del sistema di monitoraggio interno dei vettori interessati, per quanto riguarda la sicurezza dei loro voli, che le ha indotte a prendere in considerazione la decisione di togliere le restrizioni operative ai vettori interessati. Esse si sono impegnate a presentare tali informazioni al più tardi entro il 9 aprile 2008 e, assieme ad ogni vettore interessato, a procedere a presentazioni alla Commissione e agli Stati membri, relative alla questione della sicurezza di questi vettori prima dell'entrata in vigore della loro decisione. Qualora tali informazioni dovessero essere presentate alla Commissione ad una data successiva, le autorità competenti della Federazione russa si sono impegnate, il 2 aprile 2008, presso il Comitato per la sicurezza aerea, a posporre l'entrata in vigore della suddetta decisione d'accordo con la Commissione.

- (45) La Commissione prende atto della decisione prevista dalle competenti autorità della Federazione russa ed intende esaminare il materiale che tali autorità si sono impegnate a presentare alla luce dei piani di azione correttivi precedentemente presentati dai vettori interessati alla Commissione. La Commissione intende coordinare con le autorità competenti della Federazione russa i risultati del suo esame prima dell'entrata in vigore della summenzionata decisione.
- (46) Nel frattempo, restano in vigore le disposizioni della decisione delle autorità competenti della Federazione russa del 26 novembre 2007; pertanto, le attività nella Comunità dei summenzionati vettori devono aver luogo solo alle condizioni previste dalla suddetta decisione e menzionate ai considerandi 34-36 del regolamento (CE) n. 1400/2007.
- (47) La Commissione intende monitorare l'attività dei vettori summenzionati ed esaminare le loro condizioni di sicurezza alla luce dei risultati del processo già indicato, allo scopo di adottare, se necessario, misure appropriate per assicurare che tutti gli standard pertinenti siano rispettati nella Comunità, tenendo conto del disposto dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei della Repubblica del Kirghizistan

- (48) Le autorità della Repubblica del Kirghizistan hanno fornito alla Commissione le prove dell'avvenuto ritiro del Certificato di operatore aereo a Galaxy Air per motivi di sicurezza. Dato che il vettore in questione, certificato nella Repubblica del Kirghizistan, ha conseguentemente cessato l'attività, è opportuno ritrarlo dall'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei della Guinea equatoriale

- (49) La Commissione ha ricevuto informazioni secondo cui il vettore Ceiba Intercontinental effettua servizi commerciali sulla base di un COA rilasciato dalle autorità competenti della Guinea Equatoriale ed ha chiesto alle suddette autorità di presentare tutte le informazioni pertinenti relative a tale compagnia. Le autorità competenti della Guinea Equatoriale non hanno risposto alla richiesta della Commissione.
- (50) Sulla base dei criteri comuni di cui all'allegato al regolamento (CE) n. 2111/2005, il vettore Ceiba Intercontinental deve essere sottoposto a divieto operativo e deve quindi essere incluso nell'allegato A.
- (51) Il vettore aereo Cronos Airlines, certificato nella Guinea Equatoriale, ha presentato una documentazione alla Commissione, chiedendo di essere escluso dall'allegato A, dichiarando che l'aeromobile da esso operato, è noleggiato con formula «wet lease» su base «ACMI» (aero-

mobile, equipaggio, manutenzione, assicurazione) da un vettore certificato nella Repubblica del Sud Africa.

- (52) La Commissione ritiene che la documentazione presentata da Cronos Airlines non giustifichi la cancellazione dall'allegato A. Tuttavia, tutti 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.

Vettori aerei dello Swaziland

- (53) Le autorità competenti dello Swaziland hanno chiesto che i vettori Royal Swazi Airways Corporation e Scan Air Charter siano esclusi dall'allegato A in quanto tali vettori non possiedono più alcun aeromobile e quindi non effettuano alcun servizio. Esse hanno richiesto che anche il vettore Swaziland Airlink sia rimosso dall'allegato A in quanto tale vettore effettua servizi con aeromobili certificati, sottoposti a manutenzione e con equipaggi con licenza della Repubblica del Sud Africa. Le autorità competenti dello Swaziland convalidano i certificati, le autorizzazioni e le licenze in questione.

- (54) Per quanto riguarda Royal Swazi Airways Corporation e Scan Air Charter la Commissione ritiene che il loro ritiro dall'allegato A non sia giustificato, in quanto non vi sono prove che tali vettori abbiano cessato di esistere. Per quanto riguarda il vettore Swaziland Airlink, la Commissione ritiene che il ritiro dall'allegato A non sia giustificato. Tuttavia, tutti i vettori aerei elencati nell'allegato A possono essere autorizzati a esercitare diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (wet-leased) di un vettore aereo non sottoposto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutti gli standard di sicurezza pertinenti.

Vettori aerei della Repubblica d'Indonesia

- (55) Il 25 marzo 2008, la Commissione ha ricevuto un nuovo piano di azione preparato dalle autorità competenti dell'Indonesia, che non è stato accompagnato dalle prove documentali della sua attuazione e che dimostra che il completamento di varie azioni fondamentali non è previsto prima del settembre 2008. Tale informazione non è sufficiente a dimostrare che le autorità nazionali, nella fase attuale, siano in grado di garantire la sorveglianza di tutti i vettori da esse certificati, incluso Garuda.
- (56) La Commissione continuerà a fornire assistenza tecnica e a sostenere con decisione gli sforzi dell'Indonesia verso l'attuazione delle misure necessarie per assicurare che la sicurezza sia garantita.

(57) Tuttavia, per il momento la Commissione ritiene che tali autorità non abbiano dimostrato di aver completato le azioni correttive proposte per assicurare la conformità ai pertinenti standard di sicurezza e che quindi nessuno dei vettori indonesiani può, nella fase attuale, essere ritirato dall'elenco della Comunità, a meno che sia i vettori in questione che le autorità nazionali competenti siano in grado di provare la conformità agli standard ICAO.

Garuda Indonesia Airline

(58) Il vettore Garuda Indonesia Airline ha presentato alla Commissione, il 10 e 18 marzo 2008, un'ampia documentazione, che comprende le risposte della compagnia alle osservazioni mosse dal gruppo di esperti della Commissione e degli Stati membri, nel corso della missione effettuata dal 5 al 9 novembre 2007. La suddetta documentazione è stata attentamente esaminata dalla Commissione, che ha richiesto inoltre un complemento di informazione, allo scopo di completare la valutazione della situazione dal punto di vista della sicurezza del vettore Garuda. Il vettore si è impegnato a trasmettere le informazioni in questione senza ritardi.

(59) Il 28 marzo 2008, il vettore ha inoltre chiesto formalmente di poter presentare le proprie osservazioni oralmente al Comitato per la sicurezza aerea, nel corso della sua prossima riunione, ed è stato quindi sentito il 3 aprile 2008.

(60) La Commissione e gli Stati membri hanno preso atto che il vettore ha compiuto dei progressi nell'attuazione delle azioni correttive per rispondere alle osservazioni sollevate dal gruppo di esperti nella sua relazione sulla missione. Tuttavia, è stato anche preso atto che, al fine di conformarsi agli standard ICAO, sono necessarie ulteriori azioni correttive che devono essere completate in una serie di settori, fra i quali la dotazione di tutta la flotta di Boeing 737 del sistema E-GPWS — Enhanced Ground Proximity Warning System, l'applicazione del sistema Flight Data Monitoring su tutta la flotta del vettore, nonché i necessari ulteriori miglioramenti dei sistemi di controllo interno.

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

Fatto a Bruxelles, l'11 aprile 2008.

(61) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerandi 55-60, la Commissione ritiene che il vettore aereo Garuda Indonesia Airline non possa ancora essere ritirato dall'allegato A.

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

(62) A tutt'oggi, nonostante le richieste specifiche inoltrate, la Commissione non dispone di alcun elemento di prova circa la piena attuazione di adeguate misure correttive da parte degli altri vettori inclusi nell'elenco comunitario aggiornato alla data del 28 novembre 2007, né da parte delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare di tali vettori aerei. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano continuare a restare assoggettati a un divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B), a seconda dei casi.

(63) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

1. l'allegato A è sostituito dall'allegato A del presente regolamento;
2. l'allegato B è sostituito dall'allegato B del presente regolamento.

Articolo 2

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

Per la Commissione
Jacques BARROT
Vicepresidente

ALLEGATO A

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR KORYO	Sconosciuto	KOR	Repubblica democratica popolare di Corea (DPRK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Repubblica islamica dell'Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucraina
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Repubblica democratica del Congo (RDC), compresi i seguenti:		—	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

⁽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 assoggettato a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Repubblica democratica del Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Firma ministeriale (ordinanza 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Guinea equatoriale, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Sconosciuto	CEL	Guinea equatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea equatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/d	Guinea equatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREO	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	n/d	Guinea equatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare dell'Indonesia, compresi i seguenti:			Indonesia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Indonesia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Sconosciuto	Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Sconosciuto	Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Sconosciuto	Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Sconosciuto	Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Sconosciuto	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Sconosciuto	Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Sconosciuto	Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Indonesia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Sconosciuto	Indonesia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Indonesia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Sconosciuto	Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Sconosciuto	Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Indonesia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Repubblica del Kirghizistan, compresi i seguenti:		—	Repubblica del Kirghizistan
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
BOTIR AVIA	10	BTR	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
ESEN AIR	2	ESD	Repubblica del Kirghizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Repubblica del Kirghizistan
INTAL AVIA	27	INL	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Repubblica del Kirghizistan
MAX AVIA	33	MAI	Repubblica del Kirghizistan
OHS AVIA	09	OSH	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Liberia		—	Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Sierra Leone, compresi i seguenti:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Sconosciuto	BVU	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare dello Swaziland, compresi i seguenti:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Sconosciuto	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Sconosciuto	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Sconosciuto	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Sconosciuto	Sconosciuto	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Sconosciuto	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland

ALLEGATO B

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile	Contrassegno di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne D6-CAM (851336)	Comore

⁽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 assoggettato a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.