

## REGOLAMENTO (CE) N. 715/2008 DELLA COMMISSIONE

del 24 luglio 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<sup>(1)</sup>, 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<sup>(2)</sup>.

(2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 e dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'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<sup>(3)</sup>, uno Stato membro ha chiesto di aggiornare l'elenco comunitario.

(3) 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.

(4) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, 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.

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

Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati, entro 10 giorni lavorativi, dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile<sup>(4)</sup>.

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

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

**Mahan Air**

(8) Come prevede il considerando 41 del regolamento n. 331/2008 della Commissione e facendo seguito all'invito del vettore Mahan Air, un gruppo di esperti europei ha effettuato una missione conoscitiva nella Repubblica islamica dell'Iran, dal 16 al 20 giugno 2008, allo scopo di verificare l'attuazione da parte del vettore delle azioni correttive dirette a porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate. La relazione indica che sono stati compiuti importanti progressi da parte del vettore dopo la sua inclusione nell'elenco comunitario e ha confermato che sono state completate le azioni correttive necessarie per porre rimedio a tutte le carenze in materia di sicurezza che hanno portato al divieto.

(9) La relazione indica inoltre che alcune altre carenze potrebbero ancora incidere sul mantenimento dell'aeronavigabilità di parti della flotta del vettore in questione, con l'esclusione dei due aeromobili del tipo Airbus A-310 immatricolati in Francia (F-OJHH e F-OJHI). Una serie di misure in fase di applicazione, come l'introduzione di un nuovo software e la nomina di un nuovo engineering manager e di un nuovo quality manager, sono dirette ad impedire che tali anomalie possano ripetersi in futuro. La Commissione ha inoltre preso atto dell'intenzione del vettore di utilizzare per i voli verso la Comunità solo i due aeromobili immatricolati in Francia.

<sup>(1)</sup> GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

<sup>(2)</sup> GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 331/2008 (GU L 102 del 12.4.2008, pag. 3).

<sup>(3)</sup> GU L 84 del 23.3.2006, pag. 8.

<sup>(4)</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione (GU L 10 del 12.1.2008, pag. 1).

(10) Sulla base dei criteri comuni si ritiene che la compagnia Mahan Air abbia adottato tutte le misure necessarie per soddisfare le pertinenti norme di sicurezza e che pertanto possa essere ritirata dall'elenco di cui all'allegato A. La Commissione continuerà a seguire da vicino l'attività del vettore. Gli Stati membri intendono verificare sistematicamente l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento Regolamento (CE) n. 351/2008 della Commissione, del 16 aprile 2008, recante modalità di esecuzione della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativamente alla definizione delle priorità per le ispezioni a terra degli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari <sup>(1)</sup>.

### Vettori aerei della Repubblica del Gabon

(11) Si riscontrano gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico di alcuni vettori aerei certificati nella Repubblica del Gabon. L'ICAO nel 2007 ha effettuato una verifica nell'ambito del programma Universal Safety Oversight Audit riscontrando un numero rilevante di gravi carenze per quanto riguarda la capacità delle autorità dell'aviazione civile della Repubblica del Gabon di esercitare le proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza. Più del 93% delle norme ICAO non erano rispettate al momento della verifica in questione.

(12) Si riscontrano gravi, ripetute e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico di vettori aerei certificati nella Repubblica del Gabon e che operano nella Comunità. Tali carenze sono state individuate dalle autorità competenti francesi, nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(2)</sup>.

(13) Il Regno Unito ha comunicato alla Commissione che in data 4 aprile 2008, in considerazione dei risultati della relazione di controllo dell'ICAO, ha negato l'autorizzazione a operare a Gabon Airlines Cargo, tenendo conto dei criteri comuni, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2111/2005. Inoltre, in considerazione dei dubbi sollevati dall'ICAO in merito alla capacità della Repubblica del Gabon di esercitare una adeguata sorveglianza in materia di sicurezza sui vettori titolari di licenze rilasciate dalle autorità gabonesi, il Regno Unito ha presentato alla Commissione, il 7 aprile 2008, una richiesta di aggiornare l'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, allo scopo di imporre un divieto ope-

rativo su tutti i vettori certificati dalle autorità competenti della Repubblica del Gabon.

(14) La Commissione, visti i risultati dell'ispezione dell'ICAO e la richiesta del Regno Unito, ha consultato le autorità competenti del Gabon in merito alle iniziative da esse intraprese per porre rimedio alle carenze osservate dall'ICAO e dagli Stati membri. Le suddette autorità hanno reagito prontamente a queste preoccupazioni, impegnandosi ad adottare tutte le misure necessarie per attuare le norme ICAO applicabili e ad assicurarne il rispetto quanto prima possibile. Inoltre, le autorità competenti del Gabon hanno fornito alla Commissione le prove dell'adozione, nel maggio 2008, di un nuovo codice dell'aviazione civile, dell'elaborazione di regolamenti operativi specifici per l'aeronavigabilità e le attività di volo e l'hanno informata che era stata presa la decisione di istituire un'agenzia indipendente per l'aviazione civile (ANAC), decisione che deve essere promulgata nel luglio 2008. Queste importanti iniziative, che sono state prese in modo rapido ed efficace dalla Repubblica del Gabon, prevedono un sistema dell'aviazione civile completamente nuovo che potrebbe essere realizzato entro dicembre 2008. Le autorità competenti del Gabon hanno inoltre informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea di aver stipulato un contratto con l'ICAO, della durata di dodici mesi a partire dal luglio 2008, inteso a fornire assistenza al Gabon nello sviluppo del suo nuovo sistema di sorveglianza dell'aviazione civile.

(15) Nel periodo di transizione, prima che l'ANAC sia pienamente operativo e i vettori siano ricertificati nell'ambito del nuovo quadro legislativo e istituzionale, la Repubblica del Gabon ha informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea che è stata presa una serie di misure: il ritiro del certificato di operatore aereo («COA») a Gabon Airlines Cargo il 13 giugno 2008; l'imposizione di limitazioni alle attività dei vettori aerei gabonesi che volano nella Comunità allo scopo di vietare loro l'utilizzo di aeromobili immatricolati fuori dalla Repubblica del Gabon; l'introduzione dell'obbligo di effettuare ispezioni pre-volo su tutti gli aeromobili in partenza dagli aeroporti del Gabon verso la Comunità, lasciando a terra quelli in condizioni non soddisfacenti fino a quando non sia stato posto rimedio alle carenze riscontrate in materia di sicurezza.

(16) Da un riesame effettuato dalla Commissione della situazione dei COA dei vettori Solenta Aviation Gabon, Sky Gabon, Nouvelle Air Affaires Gabon, SCD Aviation, Nationale et Régionale Transport, Air Services SA, Air Tourist (Allegiance) emergono preoccupazioni per quanto riguarda le specifiche operative. In particolare, l'area di esercizio permette di operare in tutto il mondo, anche se le autorità competenti del Gabon dichiarano che le attività di volo si limitano al Gabon e/o alla sottoregione.

<sup>(1)</sup> GU L 109 del 19.4.2008, pagg. 7.

<sup>(2)</sup> DGAC/F-2007-1595, DGAC/F-2007-1950, DGAC/F-2007-2291, DGAC/F-2008-176, DGAC/F-2008-405, DGAC/F-2008-44.

Inoltre, sembra che per queste attività siano applicate solo le norme per il volo a vista (VFR), che non sarebbero sufficienti per operare in condizioni di sicurezza in Europa. Le autorità competenti del Gabon hanno dichiarato che intendono chiarire rapidamente la situazione. La Commissione ritiene che, in attesa che la situazione in materia di sicurezza della Repubblica del Gabon sia riesaminata nella prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea e dopo la ricertificazione di questi vettori in conformità alle norme ICAO, detti vettori devono essere soggetti a un divieto operativo e pertanto devono essere inclusi nell'elenco di cui all'allegato A sulla base dei criteri comuni.

- (17) Tenendo conto dei risultati delle ispezioni a terra effettuate negli aeroporti comunitari nell'ambito del programma SAFA, nonché dell'impegno delle competenti autorità del Gabon di stipulare contratti con ispettori esterni incaricati di effettuare ispezioni a terra sistematiche prima della partenza di voli internazionali verso la Comunità e della decisione del governo del Gabon di vietare tali voli qualora dovessero emergere carenze in materia di sicurezza, la Commissione ritiene che le attività all'interno della Comunità dei due rimanenti vettori aerei, Gabon Airlines e Afrijet, debbano essere autorizzate, a condizione che esse siano strettamente limitate al livello attuale con gli aeromobili attualmente utilizzati. Sulla base dei criteri comuni essi devono quindi essere inclusi nell'elenco di cui all'allegato B.
- (18) La Commissione continuerà a monitorare da vicino le attività di questi due vettori. Gli Stati membri intendono verificare sistematicamente l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili dei vettori in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008. La Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, intende verificare l'effettiva attuazione delle misure annunciate attraverso una visita in loco da effettuare a tempo debito.

#### Vettori aerei della Repubblica del Kirghizistan

- (19) Le autorità della Repubblica del Kirghizistan hanno fornito alla Commissione informazioni indicanti il rilascio di un certificato di operatore aereo ai vettori Valor Air e Artik Avia. Considerato che le suddette autorità non si sono dimostrate in grado di esercitare un'adeguata sorveglianza in materia di sicurezza sui vettori da esse certificati, i due vettori in questione devono essere inclusi nell'elenco di cui all'allegato A.
- (20) Le autorità della Repubblica del Kirghizistan hanno fornito alla Commissione la prova di aver proceduto al ritiro del certificato di operatore aereo dei vettori Botir Avia,

Intal Avia e Air Central Asia. Poiché i vettori in questione hanno conseguentemente cessato le attività, devono essere ritirati dall'elenco di cui all'allegato A.

#### Cubana de Aviación SA

- (21) Come prevede il considerando 24 del regolamento (CE) n. 331/2008, le autorità competenti della Repubblica di Cuba, il 19 giugno 2008, hanno informato la Commissione che un dispositivo E-GPWS è stato installato sull'aeromobile del tipo Ilyushin IL-62 con marche di immatricolazione CU-T1284 e CU-T1280 del vettore Cubana de Aviación. L'aeromobile del tipo IL-62 con marca di immatricolazione CU-T1283 è stato ritirato dal servizio in quanto aveva raggiunto il limite di durata. Inoltre, le autorità competenti della Repubblica di Cuba hanno informato la Commissione di aver verificato che il vettore in questione ha posto efficacemente rimedio a tutte le carenze in materia di sicurezza precedentemente riscontrate.
- (22) La Commissione ha esaminato queste informazioni e ritiene che le misure siano atte a porre rimedio a tutte le carenze in materia di sicurezza individuate in precedenza sull'aeromobile operato da Cubana de Aviación nella Comunità. Gli Stati membri intendono verificare sistematicamente l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione ai sensi del regolamento (CE) n. 351/2008.

#### Iran Air

- (23) Sono state riscontrate comprovate inottemperanze agli standard specifici di sicurezza stabiliti dalla Convenzione di Chicago da parte del vettore Iran National Airlines («Iran Air») nelle sue attività nella Comunità. Tali carenze sono state individuate dalle autorità competenti di Austria, Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Svezia, Regno Unito e Svizzera, nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> ACG-2007-63, ACG-2007-90, ACG-2007-139, ACG-2008-58, ACG-2008-105, DGAC/F-2004-198, DGAC/F-2004-456, DGAC/F-2004-1218, DGAC/F-2005-194, DGAC/F-2005-523, DGAC/F-2005-1333, DGAC/F-2006-197, DGAC/F-2006-404, DGAC/F-2006-531, DGAC/F-2006-767, DGAC/F-2006-1696, DGAC/F-2007-185, DGAC/F-2007-575, DGAC/F-2007-1064, DGAC/F-2007-1802, DGAC/F-2007-2074, DGAC/F-2007-2254, DGAC/F-2007-2471, DGAC/F-2008-303, DGAC/F-2008-732, LBA/D-2004-42, LBA/D-2004-359, LBA/D-2004-780, LBA/D-2005-504, LBA/D-2005-521, LBA/D-2005-593, LBA/D-2006-234, LBA/D-2006-425, LBA/D-2007-463, LBA/D-2007-520, LBA/D-2007-536, LBA/D-2007-724, LBA/D-2008-209, LBA/D-2008-278, LBA/D-2008-441, ENAC-IT-2004-349, ENAC-IT-2005-85, ENAC-IT-2005-168, ENAC-IT-2005-349, ENAC-IT-2006-843, ENAC-IT-2007-387, ENAC-IT-2007-417, ENAC-IT-2007-572, ENAC-IT-2007-637, ENAC-IT-2008-104, CAA-NL-2004-91, CAA-NL-2004-92, CAA-NL-2005-15, CAA-NL-2005-36, CAA-NL-2005-117, CAA-NL-2007-190, CAA-NL-2008-43, SCAA-2005-32, SCAA-2005-57, SCAA-2007-60, CAA-UK-2004-24, CAA-UK-2004-150, CAA-UK-2004-158, CAA-UK-2004-208, CAA-UK-2005-34, CAA-UK-2008-76, CAA-UK-2008-100, FOCA-2005-308, FOCA-2007-494.

- (24) Il vettore ha presentato una serie di azioni correttive che sono state proposte alle competenti autorità dei suddetti Stati membri, nonché un piano di azioni correttive diretto a porre rimedio in modo sistematico alle carenze esistenti riguardo a vari aspetti che rientrano nella responsabilità del vettore. In seguito all'invito del vettore e delle autorità competenti della Repubblica islamica dell'Iran, un gruppo di esperti europei ha effettuato una missione conoscitiva in tale paese, dal 16 al 20 giugno 2008, per verificare l'attuazione da parte del vettore in questione delle diverse misure correttive. Nella relazione si segnala che il vettore ha organizzato, nell'ambito del dipartimento «qualità», un reparto con il compito di monitorare e correggere le carenze individuate in materia di sicurezza e analizzarne le cause in modo da impedirne il ripetersi.
- (25) Sulla base dei criteri comuni si conclude che la compagnia Iran Air sta costantemente adottando tutte le misure necessarie per correggere in modo soddisfacente le carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate, nel rispetto delle pertinenti norme di sicurezza. Pertanto, non è necessario per il momento intraprendere ulteriori azioni. La Commissione continuerà a seguire da vicino le attività del vettore. Gli Stati membri intendono verificare sistematicamente l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.

#### Yemenia — Yemen Airways

- (26) È stata dimostrata la non ottemperanza agli standard specifici di sicurezza stabiliti dalla Convenzione di Chicago da parte del vettore Yemenia — Yemen Airways quando opera nella Comunità. Tali carenze sono state individuate dalle autorità competenti di Francia, Germania e Italia, nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA <sup>(1)</sup>.
- (27) Yemenia ha concluso un contratto con il costruttore aeronautico Airbus che prevede la fornitura di esperti tecnici e di controllori per l'addestramento del personale (piloti e tecnici) e per monitorare l'attività del vettore in due settori specifici: manutenzione e engineering e esercizio degli aeromobili. Il vettore è stato sottoposto a una serie di verifiche da parte di Airbus in questi due settori nel novembre e dicembre 2007, al termine delle quali sono state presentate alcune azioni correttive dirette a migliorare la sicurezza e affrontare in modo sistematico le carenze in materia di sicurezza individuate nel corso

delle ispezioni a terra. Il 26 maggio 2008 è stato presentato un piano di azioni correttive.

- (28) La Commissione ritiene che il piano di azioni correttive non risponda in modo soddisfacente a tutti i problemi individuati in materia di sicurezza. Mentre il vettore ha dimostrato di disporre di una struttura e di un'organizzazione efficienti e in grado di conformarsi complessivamente ad una politica di sicurezza, restano tuttavia alcune questioni ancora aperte. Nel settore dell'esercizio, in particolare per quanto riguarda l'addestramento a terra e in volo, non è stato adeguatamente dimostrato se e in che modo le azioni correttive verranno attuate, in quanto non sono disponibili informazioni sulle qualifiche e l'esperienza necessarie del personale incaricato. Nel settore della manutenzione e dell'engineering, il piano d'azione contiene molti punti aperti come ETOPS, Engineering, documentazione tecnica, che sono presupposti essenziali per un'attività di volo sicura o per il corretto funzionamento della manutenzione. Non è possibile effettuare una valutazione approfondita del piano d'azione in questo settore a causa delle risposte incomplete fornite dal vettore. In data 12 e 25 giugno 2008 è stato inviato alla Commissione un supplemento di documentazione. Tale documentazione contiene un piano di azione correttivo riveduto che fa seguito ad ulteriori contatti con Airbus. Il 7 luglio 2008 è stata presentata alla Commissione la documentazione giustificativa per il piano di azione correttivo riveduto.
- (29) Affinché la Commissione e gli Stati membri possano completare la valutazione della documentazione giustificativa dettagliata presentata da Yemenia, la Commissione intende chiedere alla compagnia ulteriori chiarimenti in merito alla revisione del piano di azione correttivo tenendo conto dei contatti fra il vettore e Airbus.
- (30) La Commissione riconosce gli sforzi messi in atto da Yemenia per porre rimedio alle carenze riscontrate in materia di sicurezza. Inoltre, va detto che le ultime ispezioni a terra effettuate nella Comunità non hanno individuato gravi carenze. La Commissione, tuttavia, ritiene che le azioni correttive presentate da Yemenia debbano essere pienamente attuate e monitorate da vicino e che gli Stati membri debbano verificare sistematicamente l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.
- (31) Pertanto, per il momento, la Commissione ritiene che il vettore in questione non debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A. Una volta completato l'esame del piano di azione correttivo riveduto e della documentazione giustificativa, la Commissione deciderà le misure appropriate da adottare.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2005-270, DGAC/F-2005-471, DGAC/F-2005-1054, DGAC/F-2005-1291, DGAC/F-2006-60, DGAC/F-2006-601, DGAC/F-2006-716, DGAC/F-2006-1465, DGAC/F-2006-1760, DGAC/F-2006-2066, DGAC/F-2007-119, DGAC/F-2007-1002, DGAC/F-2007-1332, DGAC/F-2007-2066, DGAC/F-2008-478, DGAC/F-2008-1129, LBA/D-2006-47, LBA/D-2006-103, LBA/D-2006-157, LBA/D-2007-477, ENAC-IT-2005-51, ENAC-IT-2005-218, ENAC-IT-2005-648, ENAC-IT-2006-330, ENAC-IT-2008-126.

**Vettori aerei della Cambogia**

- (32) Si riscontrano gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico di tutti i vettori aerei certificati in Cambogia. Il suddetto Stato, nel novembre e dicembre 2007, è stato sottoposto ad una verifica dell'ICAO, che ha constatato numerose inosservanze delle norme internazionali. Inoltre l'ICAO ha segnalato a tutte le parti contraenti l'esistenza di gravi problemi per quanto riguarda la capacità delle autorità dell'aviazione civile della Cambogia di esercitare le proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza.
- (33) Le autorità competenti della Cambogia non hanno dimostrato sufficiente capacità di applicare e far rispettare le norme di sicurezza dell'ICAO. In particolare, la Cambogia ha rilasciato nove certificati di operatore aereo («COA») senza aver istituito un sistema per la certificazione dei propri operatori aerei. Il personale tecnico e operativo del Segretariato di Stato dell'Aviazione civile («SSCA») non partecipa alle procedure di autorizzazione dei candidati. Lo SSCA non è in grado di garantire che i titolari di COA rispettino le disposizioni dell'allegato 6 dell'ICAO e i requisiti nazionali applicabili. Inoltre, non è stato possibile accertare con sicurezza l'attuale status di aeronavigabilità degli aeromobili immatricolati in Cambogia.
- (34) La Commissione ha consultato le autorità competenti cambogiane in merito alle iniziative da esse intraprese per porre rimedio alle carenze osservate dall'ICAO. Lo SSCA ha dimostrato il proprio impegno a migliorare la situazione e ha iniziato una serie di importanti azioni correttive, fra le quali l'istituzione di un registro aeronautico, la radiazione di una parte rilevante della flotta, la sospensione di quattro dei nove COA, nonché la pubblicazione di una serie di regolamenti che diventeranno pienamente vincolanti nel novembre 2008. La Commissione considera incoraggianti queste prime azioni correttive e ritiene che i problemi in materia di sicurezza individuati dall'ICAO possano essere affrontati una volta che siano state completate tutte le azioni correttive.
- (35) La Commissione sollecita lo SSCA ad adottare azioni decisive per quanto riguarda le carenze in materia di sicurezza, in particolare per quanto riguarda la completa ricertificazione degli operatori attualmente titolari di licenze rilasciate in Cambogia, per arrivare ad una piena conformità con le norme ICAO. A questo fine, lo SSCA trasmetterà, prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea nel novembre 2008, tutte le informazioni pertinenti relative all'attuazione di azioni correttive dirette a porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza riscontrate dall'ICAO. Qualora ciò non avvenga la Commissione sarà costretta a decidere l'inclusione di tutti i vettori titolari di licenze rilasciate in Cambogia nell'elenco di cui all'allegato A.

**Vettori aerei della Sierra Leone**

- (36) Le autorità competenti della Sierra Leone hanno informato la Commissione di aver adottato le misure necessarie per procedere alla radiazione di tutti gli aeromobili immatricolati in Sierra Leone e hanno chiesto che tutti i vettori aerei titolari di licenza rilasciata in Sierra Leone siano ritirati dall'allegato A. Inoltre hanno informato la Commissione che il vettore Bellview Airlines (SL) non è più titolare di COA e che quindi deve essere ritirato dall'elenco dell'allegato A.
- (37) La Commissione ritiene che il ritiro dall'allegato A di tutti i vettori titolari di licenze della Sierra Leone non sia giustificata, in quanto non vi sono prove che tali vettori abbiano cessato di operare. Questi vettori, pertanto, devono continuare ad essere inclusi nell'elenco di cui all'allegato A.
- (38) Per quanto riguarda lo schema di piano d'azione correttivo inviato dalle autorità competenti della Sierra Leone all'ICAO, la Commissione non ha ricevuto la prova (documentazione pertinente) che esso ponga rimedio alle carenze relative alla sorveglianza in materia di sicurezza e alle norme e pratiche raccomandate nell'ambito dell'aviazione civile nei termini fissati per la messa in conformità.

**Vettori aerei della Repubblica d'Indonesia**

- (39) Il 16 maggio la Commissione ha ricevuto un aggiornamento sullo stato di avanzamento del piano di azione correttivo da parte delle autorità competenti dell'Indonesia. Le relative prove documentali, ricevute dalla Commissione il 16 giugno 2008, dimostrano che le autorità nazionali non sono in grado, in questa fase, di garantire la sorveglianza dei vettori che esse certificano, in particolare per quanto riguarda la sorveglianza delle attività di volo.
- (40) Il 2 giugno 2008 la Commissione ha inoltre ricevuto dalle competenti autorità indonesiane informazioni relative alla programmazione e attuazione delle attività di sorveglianza per i vettori Garuda Indonesia, Ekpres Transportasi Antar Benua, Airfast Indonesia e Mandala Airlines. Le relative prove documentali, ricevute dalla Commissione il 16 giugno 2008, dimostrano che la sorveglianza effettuata sulle attività di volo dei vettori summenzionati è insufficiente.

- (41) Il 10 luglio 2008 le autorità competenti dell'Indonesia hanno fatto delle dichiarazioni al comitato per la sicurezza aerea circa le azioni correttive dirette a risolvere le carenze in materia di sicurezza riscontrate dall'ICAO. Tali dichiarazioni si sono basate sulla documentazione a sostegno relativa all'attuazione del piano di azione correttivo presentato dall'Indonesia il 1° luglio 2008. Le autorità competenti dell'Indonesia hanno compiuto sforzi considerevoli per correggere la situazione in materia di sicurezza del loro paese: è in corso di attuazione una serie di vaste azioni correttive, che dovrebbero essere completate nei prossimi mesi. Dette autorità hanno inoltre confermato che l'ICAO non ha ancora acconsentito a chiudere nessuno dei casi sollevati nel corso delle verifiche effettuate nel novembre 2000, nell'aprile 2004 e nel febbraio 2007.
- (42) Il 7 maggio 2008 il vettore Garuda Indonesia ha presentato il complemento di informazioni richiesto dalla Commissione, nel corso dell'audizione del vettore da parte del comitato per la sicurezza aerea avvenuta il 3 aprile 2008, in merito alle azioni correttive da esso intraprese per quanto riguarda i sistemi di controllo interni e l'installazione di E-GPWS (impianto avvisatore di prossimità del terreno) sulla flotta di B-737. Dall'analisi della documentazione sembrerebbe che Garuda Indonesia abbia completato le azioni necessarie per conformarsi alle norme ICAO. Permangono tuttavia delle preoccupazioni per quanto riguarda le attività di volo dopo i due incidenti simili avvenuti il 9 e il 28 maggio 2008.
- (43) Sulla base dei criteri comuni, e in considerazione del fatto che, a tutt'oggi, l'ICAO non ha acconsentito a chiudere nessuno dei casi sollevati durante le sue verifiche, la Commissione ritiene che, per il momento, le autorità competenti dell'Indonesia non siano state in grado di dimostrare di aver esercitato le loro responsabilità in materia di regolamentazione e sorveglianza in conformità alle norme dell'ICAO per quanto riguarda i vettori da esse certificati. Di conseguenza, nessun vettore indonesiano per il momento può essere ritirato dall'elenco della Comunità.
- (44) La Commissione si terrà in stretto contatto con l'ICAO al fine di valutare la capacità delle autorità competenti dell'Indonesia di attuare e applicare le norme di sicurezza internazionali. La Commissione intende effettuare una visita in Indonesia prima che vengano introdotte eventuali modifiche delle misure correnti.
- (45) I vettori Airfast Indonesia, Garuda Indonesia e Mandala Airlines hanno chiesto individualmente di presentare le proprie osservazioni orali al comitato per la sicurezza aerea e sono stati successivamente sentiti il 9 e il 10 luglio 2008.
- (46) Le autorità competenti dell'Indonesia hanno fornito alla Commissione la prova della revoca del certificato di operatore aereo al vettore Adam Sky Connection Airlines. Il vettore in questione ha conseguentemente cessato la sua attività e deve essere quindi ritirato dall'elenco di cui all'allegato A.
- (47) Le autorità competenti dell'Indonesia hanno trasmesso alla Commissione un elenco aggiornato dei vettori aerei titolari di un certificato di operatore aereo. Attualmente, i vettori aerei certificati in Indonesia sono i seguenti: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service (COA 121-008 e 135-001), Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Cardig Air, Riau Airlines, Trans Wisata Prima Aviation, Tri MG Intra Airlines (COA 121-018 e 135-037), Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Sriwijaya Air, Adam Skyconnection Airlines, Travel Ekspres Airlines, Republic Ekspres Airlines, Airfast Indonesia, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Indonesia Air Transport, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air Transport, Pura Wisata Baruna, Panarbangang Angkasa Semesta, Asi Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Balai Kalibrasi Fasilitas Penerbangan, Sampurna Air Nusantara e Eastindo. È quindi opportuno aggiornare l'elenco comunitario e includere i vettori in questione nell'allegato A.
- (48) Inoltre, le autorità competenti dell'Indonesia hanno informato la Commissione che i COA dei vettori aerei Helizona, Dirgantara Air Service, Kura-Kura Aviation, Asco Nusa Air e Tri MG Intra Airlines sono stati sospesi. Dato che queste misure sono di carattere temporaneo, la Commissione ritiene che il ritiro dall'allegato A non sia giustificato.

#### **Vettori aerei della Repubblica delle Filippine**

- (49) L'U.S. Department of Transportation's Federal Aviation Administration (FAA) ha abbassato il rating di sicurezza della Repubblica delle Filippine nel suo programma IASA, perché la Repubblica delle Filippine non riesce a rispettare le norme internazionali di sicurezza stabilite dall'ICAO. Di conseguenza i vettori della Repubblica delle Filippine possono solo continuare la loro attività ai livelli correnti sotto una rafforzata sorveglianza della FAA. Non è consentito espandere o modificare i servizi verso gli Stati Uniti operati da tali vettori.

- (50) L'ICAO ha comunicato che, nel novembre 2008, condurrà un'ispezione approfondita dell'Ufficio per il trasporto aereo della Repubblica delle Filippine nel quadro dell'Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP).
- (51) La Commissione ha avviato una consultazione con le competenti autorità delle Filippine sollevando la questione della sicurezza delle attività dei vettori titolari di una licenza di tale paese. Le Filippine hanno dichiarato che, nel marzo 2008, è stata adottata una nuova legge concernente l'Autorità per l'aviazione civile e che l'autorità competente è stata trasformata in un'agenzia totalmente indipendente che ha iniziato la sua attività il 7 luglio 2008. Al momento attuale, però, non è stato ancora presentato un dettagliato piano di azione correttivo.
- (52) La Commissione ritiene che la decisione in merito all'eventuale inserimento di tutti i vettori certificati nella Repubblica delle Filippine nell'elenco della Comunità debba essere rinviata fino a quando non saranno noti i risultati della verifica effettuata dall'ICAO. Nel frattempo, la Commissione e gli Stati membri continueranno a monitorare la situazione in materia di sicurezza dei vettori in questione.
- Vettori aerei della Federazione russa**
- (53) In seguito all'adozione del regolamento (CE) n. 331/2008, la Commissione e alcuni Stati membri, dal 21 al 23 aprile 2008, hanno effettuato l'audizione di 13 vettori russi sottoposti a restrizioni operative in virtù della decisione presa dalle autorità competenti della Federazione russa. La documentazione presentata da questi vettori e le dichiarazioni fatte dalle autorità aventi responsabilità di sorveglianza hanno permesso di chiarire la situazione in materia di sicurezza di questi vettori e la loro conformità alle norme dell'ICAO applicabili per le attività internazionali. Le audizioni hanno inoltre consentito di accertare che diversi aeromobili, in base ai documenti forniti dalle autorità aeronautiche della Federazione russa, non sono attrezzati per compiere voli internazionali secondo le norme ICAO, in quanto mancano, in particolare, dei necessari equipaggiamenti TAWS/EGPWS. Dette autorità si sono impegnate ad adottare le necessarie misure previste dalla normativa russa, allo scopo di vietare le attività di questi aeromobili in entrata, all'interno o in uscita dallo spazio aereo comunitario nonché dallo spazio aereo dell'Islanda, della Norvegia e della Svizzera e a rivedere di conseguenza il COA e le specifiche operative dei vettori in questione. Un COA riveduto, assieme alle specifiche operative 1 complete, verrà notificato alla Commissione prima dell'inizio di qualsiasi attività da parte di questi aeromobili nello spazio aereo della Comunità. Le autorità competenti della Federazione russa hanno adottato il 25 aprile 2008 una decisione entrata in vigore il 26 aprile 2008.
- (54) Secondo la suddetta decisione, i seguenti aeromobili sono esclusi dalle attività in entrata, all'interno e in uscita dalla Comunità:
- a) Air Company Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 e RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
- b) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 e RA-88300; Yak-40K: RA-21505 e RA-98109; Yak-42D: RA-42437; tutti (22) gli elicotteri Kamov Ka-26 (immatricolazione sconosciuta); tutti (49) gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti (11) gli elicotteri Mi-171 (immatricolazione sconosciuta); tutti (8) gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti (1) gli elicotteri EC-120B (immatricolazione sconosciuta).
- c) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 e RA-85457.
- d) Krasnoyarsky Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85505 e RA-85529; TU-154M: RA-85672, RA-85678, RA-85682, RA-85683, RA-85694, RA-85759, RA-85801, RA-85817 e RA-85821; Ilyushin IL-86: RA-86121, RA-86122, RA-86137 e RA-86145;
- e) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42526, RA-42538 e RA-42541.
- f) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; tutti gli TU-134 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli Antonov An-24 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli An-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta) <sup>(1)</sup>.
- g) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622, RA-85690 e RA-85618.

<sup>(1)</sup> Le autorità competenti della Federazione russa hanno informato la Commissione il 6 giugno 2008 dell'installazione dell'attrezzatura EGPWS sui seguenti aeromobili del vettore aereo Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B con marche di immatricolazione RA-85603, RA-85604. Esse hanno inoltre presentato le modifiche alle specifiche operative del COA del vettore.

h) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42347, RA-42374, RA-42433; Yak-40: RA-88287; tutti i Tupolev TU-134A che includono: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 e RA-65973. tutti gli Antonov AN-24RV inclusi: RA-46625 e RA-47818.

i) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 e RA-85508 <sup>(1)</sup>;

j) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85727, RA-85733, RA-85755, RA-85788, RA-85789, RA-85796, RA-85803, RA-85806, RA-85820, RA-85681 e RA-85685; TU-154B: RA-85504, RA-85550, RA-85557; tutti (29) gli TU-134: RA-65005, RA-65024, RA-65033, RA-65055, RA-65127, RA-65143, RA-65148, RA-65560, RA-65565, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, RA-65916 e RA-65977; tutti (1) gli TU-134B: RA-65716; tutti (4) gli Antonov AN-24B: RA-46267, RA-46388, RA-47289 e RA-47847; tutti (3) gli AN-24 RV: RA-46509, RA-46519 e RA-47800; tutti (10) gli Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 e RA-88280; tutti gli elicotteri Mil-26: (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mil-10: (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mil-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri AS-355 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri BO-105 (immatricolazione sconosciuta).

k) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65093, RA-65109, RA-65113, RA-65553, RA-65555, RA-65759, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65912, RA-65921, RA-65979 e RA-65994; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 e RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87969, RA-87971, RA-87972 e RA-88200.

(55) Nel caso dei vettori Airlines 400 JSC e Atlant Soyuz non è stato identificato nessuno dei suddetti aeromobili.

(56) Le autorità competenti della Federazione russa e della Commissione mantengono l'impegno a continuare la loro stretta cooperazione e a scambiare tutte le informazioni necessarie relative alla sicurezza dei rispettivi vettori aerei. Gli Stati membri intendono verificare sistematica-

<sup>(1)</sup> Le autorità competenti della Federazione russa hanno informato la Commissione il 6 giugno 2008 dell'installazione dell'attrezzatura E-GPWS sui seguenti aeromobili del vettore aereo Ural Airlines: Ilyushin IL-86 con marche di immatricolazione RA-86078, RA-86093, RA-86114 e RA-86120. Esse hanno inoltre presentato le modifiche alle specifiche operative del COA del vettore.

mente l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili dei vettori in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.

### Vettori aerei dell'Ucraina

#### *Ukraine Cargo Airways*

(57) Come indicato nel considerando 18 del regolamento n. 331/2008, il vettore Ukraine Cargo Airways ha presentato, il 1° aprile 2008, un piano di azione correttivo riveduto, che tiene conto delle modifiche richieste dalle autorità competenti dell'Ucraina in seguito ad una verifica effettuata sulla compagnia. La Commissione ha chiesto l'11 aprile 2008 alle autorità competenti dell'Ucraina di presentare le prove della verifica dell'efficacia dell'esecuzione del piano correttivo di azione riveduto entro il 10 maggio 2008.

(58) Il 19 giugno 2008 le autorità competenti dell'Ucraina hanno informato la Commissione di non essere in grado di confermare l'esecuzione delle azioni correttive da parte del vettore Ukraine Cargo Airways. Esse hanno inoltre dichiarato di considerare inefficaci alcune delle azioni correttive. Il 27 giugno dette autorità hanno presentato una documentazione giustificativa e hanno informato la Commissione che il vettore aveva compiuto «progressi essenziali nel migliorare le condizioni tecniche della propria flotta, la documentazione, la strategia e le procedure nonché la formazione degli equipaggi» ma che «i vincoli di tempo e altre circostanze, inclusi i ritardi delle organizzazioni di manutenzione, impediscono all'operatore di completare l'insieme dei lavori da effettuare su tutti gli aeromobili e di migliorare la formazione del personale di volo». Le autorità competenti dell'Ucraina hanno confermato la loro disponibilità a continuare la sorveglianza approfondita di Ukraine Cargo Airways e il loro impegno a fornire al comitato per la sicurezza aerea la decisione completa concernente l'efficienza dell'attuazione da parte di Ukraine Cargo Airways del proprio piano di azione correttivo. L'8 luglio le autorità competenti dell'Ucraina hanno presentato alla Commissione la loro decisione di togliere le restrizioni operative su alcuni aeromobili di Ukraine Cargo Airways in seguito alla verifica dell'attuazione da parte del vettore del piano correttivo di azione.

(59) Secondo le dichiarazioni fatte al comitato per la sicurezza aerea, il 10 luglio 2008, dalle autorità competenti dell'Ucraina e da Ukraine Cargo Airways, i controlli a terra effettuati su 15 aeromobili del vettore hanno rivelato che il piano di azione correttivo è stato attuato solo nel caso di 6 aeromobili che rispettano le norme ICAO, per i quali è stato deciso di togliere le restrizioni precedentemente imposte da queste autorità. Inoltre, secondo dette autorità, gli altri 9 aeromobili non risultano conformi in quanto non sono state prese le misure necessarie ai fini dell'attuazione delle norme ICAO e continuano quindi ad essere soggetti a restrizioni operative in Ucraina.



(60) La Commissione riconosce che il vettore ha dimostrato la propria volontà di adottare azioni correttive per porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza che affliggono l'intera flotta. Tuttavia, sulla base delle prove documentali concernenti i risultati delle verifiche intraprese finora dalle autorità competenti dell'Ucraina nonché delle dichiarazioni fatte al comitato per la sicurezza aerea da queste autorità, si ritiene che il piano non sia stato pienamente attuato dal vettore in quanto la verifica effettuata dalle competenti autorità dell'Ucraina indica una mancanza di adeguatezza ed efficienza delle azioni correttive attuate finora. In effetti la Commissione continua ad essere preoccupata per il fatto che il vettore è stato in grado di garantire il rispetto delle norme di sicurezza solo per una parte della sua flotta, mentre secondo il piano la compagnia doveva realizzare un sistema di gestione della flotta in grado di garantire che tutte le misure previste sarebbero state applicate senza distinzione a tutti gli aeromobili. Pertanto, sulla base dei criteri comuni, in questa fase il vettore non può essere ritirato dall'elenco di cui all'allegato A.

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

(61) Come previsto al considerando 21 del regolamento (CE) n. 331/2008, la Commissione ha invitato l'11 aprile 2008 le competenti autorità dell'Ucraina a presentare entro il 10 maggio 2008 un piano di misure diretto a migliorare l'esercizio della sorveglianza in materia di sicurezza degli operatori posti sotto la loro autorità di regolamentazione e degli aeromobili immatricolati in Ucraina. Nel corso delle consultazioni svoltesi con le autorità competenti dell'Ucraina il 22 maggio 2008, a norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 473/2006, la Commissione ha rinnovato la sua richiesta di informazioni. Le autorità competenti dell'Ucraina hanno presentato il piano in questione il 31 maggio 2008. Tale piano si concentra sui seguenti aspetti: la legislazione relativa all'elaborazione, all'attuazione e all'applicazione di una regolamentazione e di norme in materia di sicurezza precise, vincolanti e chiaramente identificabili, utilizzate dall'Ucraina per l'autorizzazione e la sorveglianza di organizzazioni, aeromobili e personale; le risorse dell'amministrazione dell'aviazione nazionale, comprese le qualifiche e la formazione del personale, per garantire che il numero, le qualifiche e l'esperienza del personale, inclusa la formazione iniziale e quella ricorrente, siano adeguati per gestire il carico di lavoro che comporta la sorveglianza in materia di sicurezza di operatori, aeromobili e personale in Ucraina; e infine la sorveglianza del mantenimento dell'aeronavigabilità e della manutenzione degli aeromobili, indicando in che modo le autorità competenti dell'Ucraina garantiscono il mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili posti sotto la loro responsabilità di regolamentazione e la manutenzione degli stessi secondo programmi autorizzati, periodicamente riveduti.

(62) Inoltre, le autorità competenti dell'Ucraina hanno presentato le prove di misure legislative che sono applicabili fino all'entrata in vigore del nuovo codice dell'aviazione che riguarderà anche gli aspetti relativi alla sicurezza.

(63) La Commissione ritiene che il piano di azione presentato contenga iniziative dirette a migliorare e rafforzare l'esercizio della sorveglianza in materia di sicurezza in Ucraina. Tuttavia, l'efficacia di questo piano non può essere valutata in questa fase, in quanto il calendario delle azioni correttive arriva fino al 2011, mentre la maggior parte delle misure che riguardano la sorveglianza del mantenimento della aeronavigabilità e la manutenzione devono essere applicate entro il 2008.

(64) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene necessario monitorare da vicino l'attuazione graduale di questo piano. Le autorità competenti dell'Ucraina sono invitate a presentare una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori a intervalli trimestrali. Di conseguenza, la Commissione intende effettuare una visita alla autorità competente dell'Ucraina per verificare l'efficacia dell'attuazione delle iniziative che devono essere realizzate entro il 2008. Inoltre, gli Stati membri intendono verificare sistematicamente l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti, rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili di vettori titolari di licenze rilasciate in Ucraina a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.

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

(65) 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 16 aprile 2008, 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 sottoposti a un divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B), a seconda dei casi.

(66) 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*.

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

Fatto a Bruxelles, il 24 luglio 2008.

*Per la Commissione*

Antonio TAJANI

*Vicepresidente*

---

## ALLEGATO A

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

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
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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo responsabili della sorveglianza regolamentare (RDC), compresi i seguenti:</b>		—	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)
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)

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

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

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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza regolamentare, compresi i seguenti:</b>			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 AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	n. d.	Guinea equatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Indonesia responsabili della sorveglianza regolamentare, compresi i seguenti:</b>			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
ATLAS DELTASATYA	135-023	Sconosciuto	Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Indonesia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	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	135-032	Sconosciuto	Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesia
HELIZONA	135-003	Sconosciuto	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

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
LINUS AIRWAYS	121-029	Sconosciuto	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
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Sconosciuto	Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	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
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesia
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Repubblica del Kirghizistan, compresi i seguenti:</b>		—	Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
ARTIK AVIA	13	ART	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
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	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
EASTOK AVIA	15	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
ESEN AIR	2	ESD	Repubblica del Kirghizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
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
VALOR AIR	07	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza regolamentare</b>		—	Liberia
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Gabon responsabili della sorveglianza regolamentare, con l'eccezione di Gabon Airlines e Afrijet, compresi i seguenti:</b>			Repubblica del Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Repubblica del Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	0045/MTACCMDH/SGACC/DTA	NVS	Repubblica del Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Repubblica del Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza regolamentare, compresi i seguenti:</b>		—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Sconosciuto	BVU	Sierra Leone

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
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
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza regolamentare, compresi i seguenti:</b>	—	—	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 <sup>(1)</sup>

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AFRIJET <sup>(1)</sup>	0027/MTAC/ SGACC/DTA		Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50; 1 aeromobile del tipo Falcon 900;	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Repubblica del Gabon
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES <sup>(2)</sup>	0040/MTAC/ SGACC/DTA	GBK	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B-767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica del Gabon

<sup>(1)</sup> Afrijet è autorizzato ad utilizzare per le sue attuali attività all'interno della Comunità europea solo gli aeromobili specificamente indicati.

<sup>(2)</sup> Gabon Airlines è autorizzato ad utilizzare per le sue attuali attività all'interno della Comunità europea solo gli aeromobili specificamente indicati.

<sup>(1)</sup> 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.