

REGOLAMENTO (CE) N. 619/2009 DELLA COMMISSIONE

del 13 luglio 2009

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁾.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri hanno comunicato alla Commissione informazioni utili nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o, quando ciò non era possibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme nei loro confronti, indicando i fatti salienti e le considerazioni atte a motivare una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno della Comunità o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di es-

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

- (5) La Commissione e, in casi specifici, alcuni Stati membri hanno consultato le autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme nei confronti dei vettori aerei interessati.
- (6) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori aerei comunitari

- (7) In base alle informazioni ottenute attraverso i controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei comunitari, nonché tramite ispezioni e audit effettuati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di intervento. Essi hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito a queste misure: le autorità competenti della Grecia hanno comunicato che il certificato di operatore aereo (COA) del vettore EuroAir Ltd è stato revocato l'8 maggio 2009; le autorità competenti della Svezia hanno comunicato di aver revocato, il 23 gennaio 2009, il COA del vettore Nordic Airways AB («Regional») e, il 31 marzo 2009, quello del vettore Fly Excellence AB.

One Two Go Airlines e Orient Thai Airlines*One Two Go Airlines*

- (8) L'8 aprile 2009, le autorità competenti thailandesi [il Ministero dell'aviazione civile (MAC) thailandese] hanno informato la Commissione di aver revocato il CAO del vettore One Two Go. Nonostante One Two Go abbia presentato ricorso contro l'ordinanza di revoca, il MAC ha confermato tale ordinanza in data 4 maggio 2009.
- (9) Pertanto, tenendo conto del fatto che l'operatore in questione ha perso il suo COA e che, di conseguenza, la sua licenza di esercizio non può più essere considerata valida, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che One Two Go non sia più un «vettore aereo» secondo la definizione dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 2111/2005 e debba pertanto essere cancellato dall'elenco di cui all'allegato A.

⁽¹⁾ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.⁽²⁾ GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.⁽³⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

Orient Thai Airlines

- (10) Ai sensi del regolamento (CE) n. 298/2009 della Commissione, dell'8 aprile 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ⁽¹⁾, il MAC thailandese ha trasmesso alla Commissione le informazioni relative all'efficacia delle azioni correttive adottate dal vettore Orient Thai, nonché delle misure intraprese dallo stesso Ministero per correggere le carenze in materia di sicurezza individuate in precedenza, e che hanno portato alla sospensione delle operazioni del vettore con l'aeromobile del tipo MD-80 per un periodo di 75 giorni, fino al 7 ottobre 2008.
- (11) La Commissione ritiene pertanto, sulla base delle suddette informazioni, che non si rendano necessarie ulteriori iniziative.

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

- (12) In seguito all'adozione del regolamento (CE) n. 298/2009 un gruppo di esperti europei ha effettuato una visita in Ucraina dal 25 al 29 maggio 2009 per verificare il grado di attuazione del piano di azione presentato dalle competenti autorità ucraine per migliorare la sorveglianza nonché la situazione in materia di sicurezza dei due vettori le cui attività sono soggette a un divieto operativo nella Comunità: Ukraine Cargo Airways e Ukrainian Mediterranean Airlines. Inoltre, allo scopo di verificare l'esercizio della sorveglianza da parte dell'Amministrazione statale dell'aviazione dell'Ucraina, il gruppo di esperti comunitari ha visitato due vettori, South Airlines e Khors Air Company, che operano nella Comunità e sono stati oggetto di controlli a terra nella Comunità e in altri Stati ECAC.
- (13) L'Amministrazione statale dell'aviazione ha compiuto solo limitati progressi nell'attuazione del suo piano d'azione. Tutte le azioni (12/12) identificate dall'Amministrazione statale dell'aviazione nel suo piano di azione presentato il 31 maggio 2008, per migliorare l'esercizio della sorveglianza devono ancora essere concluse. Non è stata effettuata alcuna certificazione secondo i requisiti annunciati dall'Amministrazione statale dell'aviazione, in quanto la relativa legislazione non è ancora entrata in vigore e il completamento delle azioni correttive non potrà avvenire prima del luglio 2011, nel migliore dei casi, in quanto una parte delle attuazioni è scivolata al 2015.
- (14) L'attuazione del piano di azione è direttamente connessa alla complessità del sistema giuridico dell'Ucraina che non permette di identificare con chiarezza le norme utilizzate per l'autorizzazione degli aeromobili e degli operatori e di accertarne l'effettiva conformità agli allegati dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). Di ciò si è avuto conferma durante le riunioni con i quattro operatori.

- (15) Inoltre, la relazione redatta dopo la visita rivela che le autorità competenti dell'Ucraina non dispongono di personale qualificato sufficiente per esercitare la sorveglianza su 74 titolari di COA (aeronavigabilità e operazioni). Non è stato possibile dimostrare pienamente l'esercizio continuo delle attività di sorveglianza e le osservazioni presentate dalle competenti autorità ucraine dopo la visita non hanno potuto chiarire questi aspetti. Inoltre, un attento esame del sistema COA utilizzato dalle autorità competenti dell'Ucraina ha dimostrato che questo sistema non permette di identificare con chiarezza i regolamenti o le norme che vengono applicati per la certificazione né di conoscere con esattezza la flotta autorizzata per le operazioni e quali sono esattamente le autorizzazioni rilasciate.

- (16) Le osservazioni presentate dalle competenti autorità ucraine non sono state sufficienti a spiegare le criticità emerse durante la visita. Le varie azioni correttive annunciate dalle suddette autorità dovranno essere attentamente monitorate e periodicamente valutate tenendo conto inoltre della visita dell'ICAO effettuata nel giugno 2008 nell'ambito del programma USOAP. Inoltre, successivamente alla visita, le autorità competenti dell'Ucraina hanno presentato un piano di azioni correttive, la cui attuazione dipende dall'adozione di una nuova legge sull'aviazione, prevista nel 2010. Pertanto, l'adozione di varie norme attuative non potrà essere completata prima del secondo semestre del 2011 per le attività aeronautiche, della fine del 2012 per la certificazione del personale di volo e della fine del 2015 per il mantenimento della aeronavigabilità.

- (17) Alla luce dei risultati della visita e di quanto esposto durante la riunione del comitato per la sicurezza aerea il 1° luglio 2009, la Commissione continuerà a monitorare l'attuazione di queste azioni e cooperare con le autorità competenti ucraine, assistendole nel miglioramento della sorveglianza e nell'affrontare eventuali questioni di non conformità. 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 della Commissione ⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

- (18) Dopo l'adozione del regolamento (CE) n. 298/2009 il vettore è stato invitato a presentare eventuali informazioni rilevanti fra cui le azioni correttive previste per rimediare alle carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate. Le autorità competenti dell'Ucraina hanno trasmesso informazioni a chiarimento delle iniziative prese nei confronti del COA del vettore. Il 4 giugno 2009 Motor Sich ha presentato della documentazione che dimostra che la compagnia ha effettuato una analisi delle cause di fondo e ha preparato azioni correttive per porre rimedio ad eventuali carenze in materia di sicurezza. Sia tale analisi che le relative azioni correttive sono state approvate dalle competenti autorità ucraine. Inoltre,

⁽¹⁾ GU L 95 del 9.4.2009, pag. 16.

⁽²⁾ GU L 109 del 19.4.2008, pag. 7.

il 15 giugno la compagnia ha trasmesso della documentazione, che riguarda anche le azioni correttive, alle autorità competenti francesi che hanno effettuato un'ispezione ⁽¹⁾ sull'aeromobile AN-12 (UR-11819). Il piano di azioni correttive dimostra che i manuali e la documentazione della compagnia (manuale operativo e manuale di volo) sono stati modificati per renderli conformi alle norme dell'ICAO e permettere una corretta preparazione del volo.

(19) Tuttavia, la formazione di piloti ed equipaggio diretta a garantire l'effettiva applicazione di manuali e procedure riveduti non è sufficiente a permettere un'adeguata illustrazione dell'ampia gamma di modifiche introdotte. Inoltre, la Commissione non ha ricevuto alcuna informazione da parte delle competenti autorità ucraine che precisi la verifica del grado di attuazione e l'effettiva conclusione di queste azioni allo scopo di porre rimedio in modo sostenibile alle carenze individuate in materia di sicurezza.

(20) Alla luce di queste risultanze e sulla base dei criteri comuni, la Commissione ritiene che, per il momento, il vettore Motor Sich non rispetti le pertinenti norme di sicurezza e debba quindi continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A.

Ukraine Cargo Airways

(21) In seguito all'adozione del regolamento (CE) n. 298/2009 il gruppo di esperti comunitari ha effettuato una visita presso il vettore in oggetto, il 27 maggio 2009. La relazione redatta al termine della visita riferisce che la flotta di Ukraine Cargo Airways (UCA) è stata notevolmente ridotta nel giro di un anno, passando da 20 aeromobili all'inizio del 2008 (dieci IL-76, tre AN-12, tre AN-26, tre elicotteri MIL-8 e un Tupolev Tu-134), a 4 aeromobili al momento della visita (due IL-76, un AN-12 e un AN-26). Dei 4 aeromobili che figurano sul COA solo uno, un IL-76 (UR-UCC), è in condizioni di aeronavigabilità, mentre per gli altri tre i certificati di aeronavigabilità sono scaduti. Il vettore ha dichiarato che tutti gli altri aeromobili non sono più abilitati al volo e non sono più operati.

(22) Secondo la relazione, UCA ha compiuto importanti progressi nell'attuazione del suo piano di azioni correttive presentato alla Commissione il 1° aprile 2008. In essa si riferisce che delle 22 azioni programmate, 19 sono state completate e chiuse. La politica e la documentazione in materia di sicurezza sono state rivedute e migliorate. È stato istituito un dipartimento interno per i controlli di sicurezza. Le condizioni tecniche degli aeromobili sono migliorate. Le procedure di formazione degli equipaggi sono state rivedute e migliorate. Tuttavia, restano ancora non attuate 3 azioni proposte in questo piano di azioni correttive, delle quali la più problematica è l'assenza di maschere ad ossigeno per utilizzo immediato per gli IL-76, AN-12 e AN-26 come prevedono le norme dell'ICAO per i voli sopra una certa altitudine.

(23) La relazione sottolinea inoltre importanti carenze in materia di sicurezza nelle aree delle operazioni di volo, della formazione e dei controlli, del mantenimento della aeronavigabilità e della manutenzione. Inoltre, il sistema di gestione della qualità è lacunoso in quanto non vi sono garanzie che le criticità individuate dagli audit interni o

dalle autorità competenti dell'Ucraina vengano corrette e verificate prima della chiusura, né esso assicura che venga effettuata un'analisi sistematica delle carenze. Tali constatazioni sollevano dei dubbi in merito alla sostenibilità delle misure correttive messe in atto dalla compagnia dopo l'imposizione del divieto operativo.

(24) La compagnia è stata invitata a presentare le proprie osservazioni in merito. UCA ha presentato il 10 giugno della documentazione per rispondere alle osservazioni fatte durante la visita. Delle 16 criticità evidenziate durante la visita, una può essere considerata effettivamente risolta dopo l'esame della documentazione presentata dalla compagnia. Per due criticità concernenti il manuale delle operazioni e il suo COA, la compagnia ha dichiarato di aver presentato all'approvazione delle competenti autorità dell'Ucraina modifiche al suo manuale di operazioni e di aver richiesto una limitazione del livello di volo nel suo COA per quanto riguarda gli aeromobili AN-12 (UR-UCN) e AN-26 (UR-UDM).

(25) La Commissione non ha ricevuto alcuna informazione concernente l'approvazione delle modifiche (limitazioni) richieste dalla compagnia. Inoltre, il vettore ha chiesto di essere sentito e il 1° luglio ha esposto la propria posizione alla Commissione e al Comitato per la sicurezza aerea precisando che su un totale di 51 azioni correttive ne dovevano ancora essere attuate 15, entro la fine di agosto 2009, dopo di che avrebbe avuto luogo la verifica da parte delle competenti autorità ucraine. La Commissione si riserva il diritto di procedere alla verifica dell'attuazione delle azioni correttive da parte di questo vettore.

(26) Alla luce di queste constatazioni la Commissione ritiene che, per il momento, sulla base dei criteri comuni, la compagnia non rispetti le pertinenti norme di sicurezza e debba quindi continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(27) In seguito all'adozione del regolamento (CE) n. 298/2009 il gruppo di esperti comunitari ha effettuato una visita presso il vettore in oggetto, il 28 maggio 2009. La relazione redatta dopo la visita dichiara che UMAir ha introdotto notevoli miglioramenti nel suo sistema di documentazione che è stato completamente riveduto. È stato istituito un dipartimento per la sicurezza ed è stato nominato un corrispondente per le ispezioni SAFA. Anche le procedure di formazione sono state rivedute e migliorate. Tuttavia, mentre UMAir sostiene di aver completato l'attuazione del suo piano di azioni correttive, come hanno verificato le competenti autorità ucraine, l'esame a campione delle azioni correttive effettuato dal gruppo di esperti ha dimostrato che permangono alcune carenze. Le azioni correttive intraprese da UMAir in relazione al *load-sheet/dry operating index* (lista di carico/massa operativa) non sembrano essere effettivamente applicate per tutti i tipi di aeromobili previsti sul COA. Alcune azioni correttive di carenze osservate durante l'ispezione SAFA non sono sistematicamente corrette inclusa la determinazione della loro causa profonda (perdita d'olio al motore, viti mancanti, limitazione di prestazioni nella lista dell'equipaggiamento minimo, ecc.).

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564.

(28) Inoltre, importanti criticità in materia di sicurezza sono state evidenziate nell'area delle operazioni e della aeronavigabilità continua, della manutenzione e dell'engineering: non è disponibile una procedura chiara che gli equipaggi di UMAir debbano seguire in caso di guasto al motore durante il volo (discesa graduale) e manca nel manuale operativo la procedura per dichiarare un'emergenza quando, durante il volo, il carburante previsto/calcolato per l'atterraggio si rivela essere inferiore al minimo. Inoltre, non ha potuto essere dimostrata la conformità alle direttive sull'aeronavigabilità per un aeromobile (UR-CFF) e il suo motore, sono state riscontrate varie carenze nel caso degli aeromobili del tipo DC-9 e MD 83 e non vengono seguite le regole del programma di controllo e di prevenzione della corrosione (CPCP, *Corrosion Level identification and reporting rules*: identificazione del livello di corrosione e regole di comunicazione). Per quanto riguarda il sistema di qualità del vettore, il gruppo di esperti comunitari ha riferito nella sua relazione che la compagnia non è stata in grado di dimostrare che tutti gli aspetti della manutenzione e dei processi operativi di volo vengono periodicamente controllati; le azioni intraprese non sempre tengono nel dovuto conto le cause più profonde e non esiste un sistema generale di controllo delle criticità ancora non risolte (audit interni ed esterni incluse le constatazioni dell'autorità ucraina di accreditamento in materia di sicurezza).

(29) La compagnia è stata invitata a presentare le proprie osservazioni in merito. Il 1° luglio 2009, alla riunione del comitato per la sicurezza aerea, UMAir ha presentato un piano di azioni correttive approvato dalle competenti autorità dell'Ucraina. Il piano di azioni correttive è stato approntato per porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza individuate nel corso della visita. Tuttavia, la presentazione fatta dal vettore non ha permesso di risolvere le criticità evidenziate durante la visita, in particolare per quanto riguarda il mantenimento dell'aeronavigabilità. La Commissione si riserva il diritto di procedere alla verifica dell'attuazione delle azioni correttive da parte di questo vettore.

(30) Alla luce di queste constatazioni la Commissione ritiene che, per il momento, sulla base dei criteri comuni, la compagnia non rispetti le pertinenti norme di sicurezza e debba quindi continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei della Repubblica del Kazakistan

(31) È stata comprovata l'incapacità delle autorità responsabili della sorveglianza dei vettori aerei certificati nel Kazakistan di applicare le norme pertinenti in materia di sicurezza, come hanno dimostrato i risultati dell'audit effettuato dall'ICAO, nell'ambito dell'*Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP).

(32) In seguito all'audit USOAP effettuato nell'aprile 2009 nel Kazakistan, l'ICAO ha notificato a tutti gli Stati che sono parti della Convenzione di Chicago, l'esistenza di gravi criticità in materia di sicurezza concernenti la sorve-

glianza di vettori e aeromobili registrati nel Kazakistan, una connessa alle operazioni ⁽¹⁾ e una connessa all'aeronavigabilità ⁽²⁾, in base alle quali la procedura di certificazione seguita nel Kazakistan per il rilascio di un COA non comporta tutte le disposizioni applicabili dell'allegato 6 dell'ICAO. La maggior parte dei COA esistenti sono stati rilasciati senza l'intervento di un ispettore qualificato in materia di aeronavigabilità. In particolare, non sono stati esaminati i seguenti aspetti nell'ambito della procedura di certificazione: presentazione di programmi di manutenzione, revisione della lista dell'equipaggiamento minimo (MEL), requisiti di mantenimento dell'aeronavigabilità per il rilascio delle autorizzazioni per operazioni specifiche come ETOPS (impiego di velivoli bimotori nel lungo raggio) e CAT III. Inoltre, la maggior parte dei certificati di aeronavigabilità è stata rilasciata senza effettuare un'ispezione tecnica degli aeromobili né sono state condotte dalle competenti autorità del Kazakistan ispezioni regolari degli aeromobili. I programmi di azioni correttive proposti dalle suddette autorità non sono stati considerati accettabili dall'ICAO in quanto non prevedono date di attuazione precise per le azioni correttive immediate dirette a rimediare alle gravi criticità in materia di sicurezza.

(33) La Commissione, alla luce delle due gravi criticità in materia di sicurezza segnalate poco dopo la visita dell'ICAO e delle relazioni SAFA, ha avviato consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività dei vettori aerei autorizzati in tale Stato e chiedendo chiarimenti in merito alle iniziative intraprese dalle autorità competenti per rispondere alle constatazioni dell'ICAO e in sede di controlli SAFA.

(34) Le autorità competenti del Kazakistan hanno presentato della documentazione tra il 5 e il 29 giugno e hanno illustrato la propria posizione al Comitato per la sicurezza aerea il 30 giugno 2009. Le autorità competenti del Kazakistan hanno informato la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea, durante la loro presentazione del 30 giugno 2009, di aver stabilito un piano di azioni correttive per risolvere le carenze accertate dall'ICAO e di aver effettuato le prime tappe della sua attuazione, potendo in tal modo arrivare al rispetto di tutte le norme in materia di sicurezza dell'ICAO, probabilmente entro il giugno del 2010. Per quanto riguarda la risoluzione di due gravi criticità in materia di sicurezza evidenziate dall'ICAO, essa non è prevista prima del dicembre 2009. Le autorità competenti del Kazakistan hanno inoltre informato la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea della loro intenzione di presentare relazioni trimestrali sullo stato di attuazione delle azioni correttive proposte all'ICAO.

(35) Inoltre, le autorità competenti del Kazakistan hanno precisato che è stato rilasciato un totale di 69 COA e che, per 11 di essi, sono state prese disposizioni per sospenderli o revocarli al 1° aprile 2009. Resta tuttavia l'incertezza in merito alla effettiva applicazione delle azioni attuate per rispondere alle constatazioni in materia di

⁽¹⁾ Constatazione ICAO OPS/01.

⁽²⁾ Constatazione ICAO AIR/01.

sicurezza dell'ICAO in quanto le decisioni di sospensione/revoca illustrate dalle competenti autorità del Kazakistan sono state prese prima dell'audit dell'ICAO nell'ambito del programma USOAP e non sono state fornite le prove che i COA siano stati effettivamente revocati. Alcuni dei COA di cui era stata comunicata la revoca al 1° aprile 2009 continuavano a essere validi al 1° giugno 2009. Inoltre, le competenti autorità del Kazakistan hanno riconosciuto che la loro legislazione permette che un aeromobile venga operato contemporaneamente da più di un operatore, senza una chiara indicazione del soggetto legalmente responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità e dell'esercizio dell'aeromobile in questione.

- (36) Il vettore Berkut State Airline, certificato nel Kazakistan, ha chiesto un'audizione presso la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea, che si è svolta il 30 giugno 2009. Nel corso di questa audizione, il vettore non ha presentato un piano di azione approfondito finalizzato ad assicurare la conformità alle norme di sicurezza e dissipare un'eventuale confusione con il vettore BEK Air, precedentemente denominato Berkut Air, che figura nell'elenco di cui all'allegato A dall'aprile 2009. Berkut State Airline ha inoltre manifestato la propria intenzione di abbandonare l'attività commerciale e l'esercizio di vecchi aeromobili.
- (37) Le autorità competenti del Kazakistan non hanno presentato informazioni relative ai certificati detenuti dal vettore BEK Air, precedentemente denominato Berkut Air, né per quanto riguarda l'attuazione di eventuali azioni correttive dirette a rimediare alle carenze in materia di sicurezza che hanno portato all'inserimento di questo vettore nell'elenco di cui all'allegato A nell'aprile 2009, né hanno presentato elementi di prova che dimostrano che questo vettore è soggetto ad eventuali azioni correttive.
- (38) Le competenti autorità del Kazakistan hanno informato il Comitato per la sicurezza aerea dell'esistenza di un terzo vettore denominato Berkut KZ, ma non sono state in grado di fornire informazioni in merito ai certificati detenuti da quest'ultimo vettore.
- (39) Il vettore SCAT, certificato nel Kazakistan, ha chiesto, tardivamente, un'audizione presso la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea, audizione che si è svolta il 30 giugno 2009. Durante tale audizione, il vettore ha riconosciuto che alcuni aeromobili, come lo Yak 42 con marca di immatricolazione UP-Y4210, vengono operati anche da altri vettori certificati nel Kazakistan, senza che venga indicato con chiarezza il soggetto legalmente responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità e dell'esercizio degli aeromobili in questione. Inoltre, il vettore e le autorità competenti del Kazakistan non sono stati in grado di provare che il mantenimento della aeronavigabilità e la manutenzione degli aeromobili del tipo Boeing B-737-522 e B-757-204 registrati in Lituania

(marche di immatricolazione: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB e LY-FLG) vengono effettuati in conformità alla normativa europea applicabile.

- (40) La Commissione riconosce gli sforzi intrapresi per riformare il sistema dell'aviazione civile nel Kazakistan e i primi passi compiuti per correggere le carenze in materia di sicurezza denunciate dall'ICAO. Tuttavia, sulla base dei criteri comuni, in attesa dell'effettiva attuazione di azioni correttive immediate in grado di rispondere alle preoccupazioni dell'ICAO in materia di sicurezza, si ritiene che le autorità competenti del Kazakistan, per il momento, non siano in grado di attuare e applicare le pertinenti norme di sicurezza a tutti i vettori aerei che si trovano sotto il loro controllo regolamentare. Pertanto, tutti i vettori certificati nel Kazakistan devono essere soggetti a divieto operativo e venire inseriti quindi nell'elenco di cui all'allegato A, con l'eccezione del vettore aereo Air Astana.

Air Astana

- (41) Il vettore Air Astana, certificato nel Kazakistan, ha chiesto un'audizione presso la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea, ai quali ha esposto la propria posizione il 30 giugno 2009. Nel corso dell'audizione, il vettore ha presentato una ampia serie di azioni correttive e un'analisi delle cause di fondo finalizzate a correggere le numerose carenze in materia di sicurezza che sono state individuate dalla Germania ⁽¹⁾, dai Paesi Bassi ⁽²⁾, dal Regno Unito ⁽³⁾, nonché da altri Stati CEAC ⁽⁴⁾ nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA. Per quanto riguarda la situazione in materia di sicurezza della sua flotta, tutti gli aeromobili che figurano sul COA del vettore sono registrati al di fuori del Kazakistan (Aruba). L'autorità competente di Aruba è responsabile della sorveglianza degli aeromobili che compongono la flotta di Astana in conformità alle disposizioni degli allegati 1 e 8 della Convenzione di Chicago, nonché dell'allegato 6 per gli aspetti relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità.
- (42) Alla luce di quanto precede la Commissione non ritiene necessario inserire il vettore Air Astana nell'elenco di cui all'allegato A. Tuttavia, tenendo conto dei risultati delle recenti ispezioni a terra ⁽⁵⁾ effettuate negli aeroporti della Comunità nell'ambito del programma SAFA, nonché dell'impegno degli Stati membri ad incrementare il numero dei controlli a terra sugli aeromobili operati da Air Astana nella Comunità, la Commissione ritiene opportuno sottoporre le attività di Air Astana nella Comunità, che devono essere strettamente limitate al livello attuale ed essere effettuate con gli aeromobili attualmente utilizzati, ad una sorveglianza specifica particolarmente severa. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni e alle suddette condizioni, si ritiene che questo vettore debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato B.

⁽¹⁾ LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

⁽²⁾ CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

⁽³⁾ CAA-UK-2008-187.

⁽⁴⁾ DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.

⁽⁵⁾ LBA/D-2009-332.

Vettori aerei dello Zambia

- (43) In seguito alla sospensione delle operazioni del vettore di bandiera zambiano *Zambian Airways* nel gennaio 2009 e la manifestazione da parte dell'ICAO, nel febbraio 2009, di gravi preoccupazioni in materia di sicurezza, dopo una visita di controllo effettuata nell'ambito del programma USOAP, concernente l'esercizio degli aeromobili, la certificazione e la sorveglianza esercitate dalla Autorità dell'aviazione civile dello Zambia, nell'aprile 2009 la Commissione ha chiesto informazioni alle suddette autorità allo scopo di verificare l'attuazione delle azioni correttive dirette a porre rimedio alle summenzionate criticità. Le suddette preoccupazioni si riferiscono al fatto che il Ministero dell'aviazione civile (MAC) dello Zambia ha rilasciato 21 Permessi di servizio aereo ad operatori aerei commerciali, alcuni dei quali includono l'autorizzazione ad effettuare operazioni internazionali. Questi Permessi di servizio aereo riguardano gli aspetti economici piuttosto che quelli connessi alla sicurezza. I titolari di questi Permessi di servizio aereo operano voli internazionali, anche se non sono state effettuate le ispezioni in materia di operazioni e aeronavigabilità previste prima del rilascio di un COA. Inoltre, le relazioni redatte in seguito alle ispezioni periodiche effettuate dal MAC segnalano delle carenze in materia di sicurezza, senza precisare però se siano state successivamente corrette.
- (44) Le informazioni trasmesse dalle autorità dello Zambia nel maggio 2009 non contengono alcuna indicazione dell'espletamento delle azioni correttive urgenti necessarie per risolvere le gravi carenze in materia di sicurezza evidenziate dall'ICAO. In particolare, non sono stati presentati né un programma né delle procedure di certificazione, né norme e regolamenti attuativi dei requisiti dell'ICAO che figurano nell'allegato 6 alla Convenzione di Chicago per la certificazione. Inoltre, non vi sono prove di limitazioni imposte ai «Permessi di servizio aereo» dello Zambia né esiste una documentazione a supporto del processo di certificazione previsto dall'allegato 6 dell'ICAO.
- (45) La documentazione supplementare inviata dalle competenti autorità dello Zambia, il 1° giugno 2009, non è stata sufficiente a dimostrare che il COA (*Z/AOC/001/2009*), rilasciato il 29 maggio 2009 a *Zambezi Airlines*, certificato nello Zambia, sia conforme ai requisiti dell'ICAO e che le criticità in materia di sicurezza siano state corrette. Pertanto le preoccupazioni in materia di sicurezza dell'ICAO restano valide.
- (46) Alla luce delle constatazioni che precedono e in considerazione del rischio potenziale che questa situazione può presentare per la sicurezza delle operazioni dei vettori aerei certificati nello Zambia che sono autorizzati ad effettuare voli internazionali, la Commissione ritiene che, sulla base dei criteri comuni, tutti i vettori aerei certificati nello Zambia debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei della Repubblica d'Indonesia

- (47) La Direzione generale dell'aviazione civile dell'Indonesia (DGCA) ha trasmesso alla Commissione la documentazione che attesta che i vettori *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines* e *Ekspres Transportasi An-*

tarbenua (che esercita l'attività commerciale con il nome *Premi Air*) hanno ricevuto, in data 10 giugno 2009, un nuovo COA, a norma della nuova regolamentazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile indonesiana (CASRs). In particolare, i vettori aerei *Garuda* e *Airfast* hanno ricevuto nuovi COA validi per due anni, in seguito ad una procedura completa di ricertificazione e audit. *Mandala* e *Premi Air* sono stati sottoposti ad un audit limitato ai nuovi requisiti previsti dai nuovi regolamenti CASRs.

- (48) Su richiesta della DGCA indonesiana, un gruppo di esperti comunitari ha effettuato una visita conoscitiva in Indonesia dal 15 al 18 giugno 2009, per verificare se le attività di sorveglianza siano attualmente pienamente applicate e se il sistema delle attività di sorveglianza sia stato aggiornato per consentire un monitoraggio adeguato delle criticità riscontrate dalla DGCA sui vettori indonesiani. In questo contesto, sono state effettuate visite presso due vettori aerei (*Mandala Airlines* e *Premi Air*) allo scopo di verificare la capacità della DGCA dell'Indonesia di assicurarne la sorveglianza in materia di sicurezza conformemente alle norme pertinenti (nuovi CASRs).
- (49) La visita ha accertato che l'attuale livello di efficienza della sorveglianza esercitata dalla DGCA sui quattro vettori summenzionati, associato alla loro ricertificazione garantisce la conformità ai nuovi requisiti e può essere considerato adeguato. Il sistema di sorveglianza è stato migliorato per permettere un monitoraggio adeguato delle criticità evidenziate dalla DGCA sui vettori indonesiani. La DGCA ha sviluppato un sistema per gestire in modo efficiente le informazioni provenienti dalle attività di sorveglianza e, di conseguenza, individuare la data obiettivo e quella effettiva per la risoluzione di una criticità nonché per ogni proroga concessa dalla DGCA.
- (50) Inoltre, le differenze con l'allegato 6 della Convenzione di Chicago, che sono state notificate dalla DGCA all'ICAO il 20 febbraio 2009 e che potrebbero avere un impatto negativo sulla sicurezza delle operazioni dei vettori indonesiani, sono state eliminate il 25 marzo 2009. Facendo seguito ad un riesame tecnico della DGCA, il 28 maggio 2009 è stata inviata all'ICAO una nuova notifica con alcune limitate differenze. Le norme dell'ICAO verranno applicate sui vettori indonesiani a partire dal 30 novembre 2009; queste norme di recente adozione, tuttavia, vengono già applicate sui vettori *Garuda*, *Mandala*, *Premi Air* e *Airfast* dal 10 giugno 2009, data di emissione del loro nuovo COA.
- (51) La DGCA ha chiesto di essere sentita presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove ha esposto la propria posizione il 30 giugno 2009. La DGCA ha informato la Commissione che l'aeromobile del tipo *Embraer EMB-120* con marche di immatricolazione *PK-RJC*, operato da *Premi Air*, attualmente non è equipaggiato con dispositivo *TCAS (Traffic Collision Avoidance System)* come previsto dal nuovo CASR e che la sua installazione dovrebbe essere completata entro il 30 novembre 2009. Tale informazione figura chiaramente sul COA del vettore, come indicato dalla relazione del gruppo di esperti comunitari.

- (52) Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che l'attuale livello di efficienza della sorveglianza condotta dalla DGCA permetta un'applicazione e un rispetto adeguati delle norme di sicurezza pertinenti da parte dei quattro vettori che sono stati sottoposti a procedura di ricertificazione: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua (che opera con il nome Premi Air). Di conseguenza, questi quattro vettori devono essere ritirati dall'elenco di cui all'allegato A. Tutti gli altri vettori indonesiani, per il momento, devono continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A. La Commissione si terrà in stretto contatto con le autorità competenti indonesiane dopo la ricertificazione di altri vettori di questo paese.
- (53) Le autorità competenti dell'Indonesia hanno trasmesso inoltre alla Commissione un elenco aggiornato dei vettori aerei titolari di un certificato di operatore aereo. Attualmente, i vettori aerei certificati in Indonesia, oltre ai quattro summenzionati, sono i seguenti: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport e Eastindo. È quindi opportuno aggiornare l'elenco comunitario di conseguenza e inserire i vettori in questione nell'elenco di cui all'allegato A.
- Vettori aerei della Repubblica d'Angola**
- TAAG Angola Airlines*
- (54) Le autorità competenti dell'Angola (INAVIC) hanno informato la Commissione che il vettore aereo TAAG Angola Airlines ha ottenuto un nuovo COA in conformità alla regolamentazione in materia di sicurezza dell'aviazione dell'Angola (AASR) il 28 maggio 2009, in seguito a una procedura di ricertificazione completa.
- (55) Su invito delle autorità competenti dell'Angola (INAVIC) nonché del vettore TAAG Angola Airlines, un gruppo di esperti europei ha effettuato una missione conoscitiva in questo paese, dall'8 all'11 giugno 2009. La visita ha confermato che sono stati compiuti importanti progressi verso la conformità alle norme ICAO. INAVIC ha risolto il 66 % delle criticità evidenziate dalla precedente visita conoscitiva dell'UE del febbraio 2008 e TAAG il 75 %. In particolare, l'Angola ha adottato nuove norme di sicurezza per l'aviazione in conformità alle norme ICAO e il suo vettore di bandiera, TAAG, è stato ricertificato a norma del nuovo quadro giuridico.
- (56) La TAAG ha chiesto un'audizione presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove ha esposto la propria posizione il 1° luglio 2009. Il vettore ha inoltre informato il comitato di aver superato un audit IOSA (*IATA Operational Safety Audit*) nel maggio 2009 con solo un numero limitato di criticità che sono state tutte risolte al 29 giugno 2009.
- (57) Il vettore ha fornito al comitato per la sicurezza aerea prove convincenti che, dopo la visita summenzionata, sono state adottate ulteriori azioni e che sono stati compiuti notevoli progressi nella correzione delle criticità rimaste ancora aperte, presentando inoltre un'ampia serie di misure che dimostrano che più del 90 % delle criticità è ormai risolto, mentre le azioni ancora da concludere sono in fase avanzata. Il vettore, tuttavia non è stato in grado di provare che i voli effettuati dagli aeromobili del tipo B-747 e B-737-200 siano sottoposti a monitoraggio dei dati di volo come previsto dalla normativa.
- (58) Le autorità portoghesi hanno informato il comitato per la sicurezza aerea di aver acconsentito a fornire assistenza alle autorità competenti dell'Angola per migliorare la sorveglianza in materia di sicurezza di TAAG al fine di consentire a questo vettore di operare in Portogallo. In particolare, esse hanno informato il comitato per la sicurezza aerea che avrebbero accettato i voli operati con alcuni aeromobili dopo aver effettuato dei controlli prima del volo in Angola e controlli a terra all'arrivo in Portogallo. Le autorità competenti dell'Angola hanno confermato di accettare che vengano effettuate ispezioni a terra prima del volo a Luanda sugli aeromobili operati da TAAG diretti a Lisbona, con il supporto delle autorità portoghesi. Le autorità competenti del Portogallo effettueranno controlli a terra nell'ambito del programma SAFA per ogni volo operato da TAAG.
- (59) Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che TAAG debba essere anzitutto rimosso dall'elenco di cui all'allegato A e inserito nell'elenco di cui all'allegato B, a condizione che il vettore non effettui più di dieci voli settimanali con gli aeromobili del tipo Boeing B-777 con marche di immatricolazione D2-TED, D2-TEE e D2-TEF da Luanda a Lisbona. Tali voli possono essere effettuati solo dopo che le autorità dell'Angola abbiano proceduto ai controlli a terra dell'aeromobile da operare, prima di ogni partenza dall'Angola e quelle portoghesi abbiano svolto dei controlli a terra di ogni aeromobile in Portogallo. Si tratta di una misura temporanea e la Commissione rivedrà la situazione sulla base di tutte le informazioni disponibili e in particolare di una valutazione da parte delle autorità competenti del Portogallo.
- Sorveglianza globale in materia di sicurezza dei vettori aerei dell'Angola*
- (60) La visita conoscitiva effettuata in Angola dall'8 all'11 giugno 2009 ha rivelato che sono stati rilasciati certificati di operatore aereo ai vettori PHA e SERVISAIR senza un adeguato processo di certificazione. Sebbene questi 2 COA siano stati temporaneamente sospesi dall'INAVIC, sulla base dei criteri comuni, la Commissione ritiene che i relativi vettori debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

(61) La Commissione prende atto della procedura di ricertificazione in corso per 18 vettori avviata dall'INAVIC e che dovrebbe essere completata entro la fine del 2010 e incoraggia tale ente a continuare con determinazione, tenendo nella dovuta considerazione le potenziali criticità in materia di sicurezza individuate in questo quadro. A questo riguardo, la Commissione riconosce che l'INAVIC è intervenuta nei confronti di alcuni titolari di COA 6 dei quali, su 19, sono stati temporaneamente sospesi.

(62) La Commissione ritiene che in attesa del completamento della procedura di ricertificazione dei vettori aerei da parte dell'INAVIC, in piena conformità alla regolamentazione dell'aviazione in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, questi vettori debbano continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Il vettore aereo SN2AG certificato nel Gabon ha richiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea per dimostrare che le operazioni effettuate con gli aeromobili del tipo Challenger CL601 con marche di immatricolazione TR-AAG e del tipo HS-125-800 con marche di immatricolazione ZS-AFG sono conformi alle norme pertinenti. L'audizione è avvenuta il 1° luglio 2009. La Commissione ha preso atto che questo vettore ha intrapreso un'ulteriore riorganizzazione e ha compiuto notevoli progressi nel suo piano di azioni correttive verso la conformità alle norme internazionali. La Commissione ha preso atto anche del fatto che SN2AG è stato sottoposto ad una verifica di ricertificazione da parte delle autorità competenti del Gabon nel febbraio 2009 e che al vettore è stato rilasciato un nuovo COA nel febbraio 2009.

(64) Le autorità competenti del Gabon (ANAC) hanno inoltre illustrato al comitato per la sicurezza aerea, il 1° luglio 2009, i progressi compiuti nel miglioramento della loro struttura e del loro personale e hanno dichiarato di poter disporre ora di sufficienti risorse qualificate per assicurare la sorveglianza delle operazioni e mantenere questo vettore nella conformità alle disposizioni dell'ICAO. Ciò è stato confermato dagli esperti dell'ICAO che assistono il Gabon nella attività di sorveglianza fino al marzo 2010.

(65) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore aereo SN2AG rispetti le pertinenti norme di sicurezza solo per i voli operati con gli aeromobili del tipo Challenger CL601 con marca di immatricolazione TR-AAG e del tipo HS-125-800 con marca di immatricolazione ZS-AFG. Di conseguenza, SN2AG dovrebbe essere soggetto a limiti operativi per quanto riguarda il rimanente della sua flotta e dovrebbe essere trasferito dall'elenco di cui all'allegato A all'elenco di cui all'allegato B.

Egypt Air

(66) Sono state riscontrate numerose carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Egypt Air certificato in

Egitto. Tali carenze sono state individuate nel corso di 75 ispezioni effettuate a partire da gennaio 2008 principalmente dall'Austria, dalla Francia, dalla Germania, dall'Italia, dai Paesi Bassi e dalla Spagna, nonché da altri Stati CEAC nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA. Il ripetersi di queste criticità (un totale di 240 criticità delle quali 91 di categoria 2 e 69 di categoria 3) suscita preoccupazioni in quanto evidenzia il sussistere di carenze sistemiche in materia di sicurezza.

(67) La Commissione, viste le relazioni SAFA, il 25 maggio 2009 ha avviato delle consultazioni formali con le competenti autorità egiziane (ECAA), esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di questo vettore e chiedendo al vettore in questione e alle sue autorità competenti, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005, di prendere le misure necessarie per risolvere in modo soddisfacente le carenze individuate sotto il profilo della sicurezza.

(68) Il vettore ha presentato una voluminosa documentazione il 10, 16, 17, 19 e 26 giugno 2009. I documenti trasmessi riguardavano le azioni correttive prese o da prendere dopo le ispezioni a terra, nonché le analisi delle cause profonde, offrendo soluzioni nel lungo termine. Il vettore ha chiesto di poter illustrare la propria posizione presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove è stato sentito il 30 giugno 2009.

(69) Dato il persistere di gravi criticità nelle aree del mantenimento della aeronavigabilità, della manutenzione, delle operazioni, nonché della sicurezza del carico a bordo, la Commissione chiede alle autorità competenti dell'Egitto di trasmettere relazioni mensili sulla verifica dell'attuazione del piano di azioni correttive assieme ad eventuali altre relazioni di audit che le suddette autorità dovessero eseguire su Egypt Air. La Commissione dovrebbe inoltre ricevere una relazione dell'audit finale che verrà effettuato dalle competenti autorità egiziane alla fine di questo periodo, i cui risultati verranno comunicati alla Commissione assieme alle raccomandazioni espresse dalle suddette autorità.

(70) Il vettore e le competenti autorità egiziane hanno accettato una visita di esperti comunitari per verificare l'attuazione del piano di azioni correttive. La Commissione ha invitato il vettore a procedere senza ritardi alla risoluzione definitiva delle varie criticità, in assenza della quale dovranno essere adottate le misure appropriate. Su questa base, per il momento, si ritiene che il vettore in questione non debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.

(71) Gli Stati membri si adoperano affinché il numero di ispezioni di Egypt Air venga intensificato al fine di offrire la base per un riesame di questo caso in occasione della prossima riunione del Comitato per la sicurezza aerea che dovrà svolgersi nel novembre 2009.

Vettori aerei della Federazione russa

- (72) Le autorità competenti della Federazione russa hanno informato la Commissione l'11 giugno 2009 di aver modificato la loro decisione del 25 aprile 2008, con la quale venivano esclusi dalle operazioni nella Comunità gli aeromobili presenti sul COA di 13 vettori aerei che in quel momento non erano equipaggiati per effettuare voli internazionali secondo le norme dell'ICAO, in quanto non erano dotati in particolare del dispositivo TAWS/E-GPWS previsto. Taluni aeromobili esclusi dalla decisione del 25 aprile 2008 sono stati nel frattempo adeguatamente equipaggiati in modo da poter effettuare voli internazionali. Inoltre, i COA e le specifiche operative di questi vettori sono stati modificati per tener conto di queste modifiche.
- (73) Secondo la nuova decisione, i seguenti aeromobili sono esclusi dalle operazioni in entrata, all'interno e in uscita dalla Comunità:
- a) Aircompany 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) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 e RA-88300; Yak-40K: RA-21505 e RA-98109; Yak-42D: RA-42437; tutti (22) gli elicotteri Kamov Ka-26 (immatricolazione sconosciuta); tutti (49) gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti (11) gli elicotteri Mi-171 (immatricolazione sconosciuta); tutti (8) gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti (1) gli elicotteri EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 e RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: il COA di questo vettore è stato revocato. Per quanto riguarda i seguenti 2 aeromobili del tipo TU-154M precedentemente operati da Krasnoyarsky Airlines, RA-85682 è attualmente operato da un altro vettore aereo certificato nella Federazione russa mentre l'aeromobile RA-85683 attualmente non è operato.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541.
 - g) 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).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 e RA-85690.
 - i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; tutti i Tupolev TU-134A che includono: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 e RA-65973. tutti gli Antonov AN-24RV inclusi: RA-46625 e RA-47818; gli aeromobili del tipo AN24RV con marche di immatricolazione RA-46625 e RA-47818 sono attualmente operati da un altro vettore russo.
 - j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 e RA-85508;
 - k) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 e RA-85820. tutti (25) i TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 e RA-65977; l'aeromobile RA-65143 è operato da un altro vettore russo; tutti (1) i TU-134B: RA-65726; 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); l'aeromobile del tipo AN-24B RA-46388; gli aeromobili AN-24B (RA-46267 e RA-47289) e gli aeromobili del tipo AN-24RV (RA-46509, RA-46519 e RA-47800) sono operati da un altro vettore russo.
 - l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 e RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 e RA-88200.
- (74) Nel caso del vettore Red Wings (ex Airlines 400 JSC) non sono stati identificati aeromobili di questo tipo.
- (75) Le autorità competenti della Federazione russa hanno inoltre informato la Commissione che il COA del vettore Aeroflot-Nord il 3 giugno 2009 è stato limitato al fine di escludere le operazioni nella Comunità.

- (76) Le autorità competenti della Federazione russa e la 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 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.

Yemenia Yemen Airways

- (77) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) ha informato il comitato per la sicurezza aerea di aver sospeso la autorizzazione di impresa di manutenzione EASA.145.0177 rilasciata a Yemenia Yemen Airways, vettore certificato nello Yemen, a causa di carenze in materia di sicurezza non risolte. Inoltre, le autorità competenti della Francia hanno informato il comitato per la sicurezza aerea di aver conseguentemente sospeso i certificati di aeronavigabilità degli aeromobili del tipo Airbus A-310 registrati in Francia (F-OHPR e F-OHPS) e operati dal vettore.
- (78) La Commissione prende atto della non conformità ai regolamenti europei applicabili e, in considerazione del gravissimo incidente occorso il 30 giugno al volo 626 di Yemenia Yemen Airways, ha deciso, il 1° luglio 2009, di avviare consultazioni formali con quest'ultima compagnia, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005 nonché con le autorità competenti dello Yemen, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 473/2006, per valutare la conformità delle operazioni e della attività di manutenzione del suddetto vettore alle norme ICAO applicabili e si riserva il diritto di adottare misure urgenti, qualora le ritenga opportune.

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

Fatto a Bruxelles, 13 luglio 2009.

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

- (79) 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 dell'8 aprile 2009, né da parte delle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme di tali vettori aerei. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano continuare a restare soggetti a un divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B), a seconda dei casi.
- (80) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

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

Articolo 2

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

Per la Commissione
Antonio TAJANI
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	Repubblica del Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Repubblica islamica dell'Afghanistan
MOTOR SICH	025	MSI	Ucraina
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regno di Cambogia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
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 dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, compresi i seguenti:			Repubblica d'Angola
AEROJET	015	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	004	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR GEMINI	002	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	003	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ALADA	005	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	011	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
PHA	019	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
RUI & CONCEICAO	012	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SAL	013	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SERVISAIR	018	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	014/	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:		—	Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Senza oggetto	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Sconosciuto	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Repubblica del Benin
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (RDC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:		—	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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/TVC/036/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	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
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	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/TVC/028/08	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
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/TVC/026/08	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/TVC/035/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/ 2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	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/TVC/037/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	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
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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/TVC/025/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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/TVC/044/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
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)

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
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Sconosciuto	CEL	Guinea equatoriale
EGAMS	Sconosciuto	EGM	Guinea equatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea equatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.d.	Guinea equatoriale
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	n.d.	Guinea equatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica d'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua, compresi i seguenti:			Repubblica d'Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica d'Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica d'Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Repubblica d'Indonesia

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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KAL STAR	121-037	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica d'Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica d'Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MEGANTARA	121-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica d'Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica d'Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica d'Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica d'Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica d'Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica d'Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica d'Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica d'Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia

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
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica d'Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakistan
AERO AIR COMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AEROPRAKT KZ	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AEROTOUR KZ	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
AIR DIVISION OF EKA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR FLAMINGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ALMATY AVIATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ARKHABAY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Repubblica del Kazakistan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Repubblica del Kazakistan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Repubblica del Kazakistan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Repubblica del Kazakistan
AVIA-JAYNAR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BEYBARS AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Repubblica del Kazakistan
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Repubblica del Kazakistan
BERKUT KZ	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Repubblica del Kazakistan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Repubblica del Kazakistan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Repubblica del Kazakistan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Repubblica del Kazakistan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Repubblica del Kazakistan
EOL AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Repubblica del Kazakistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Repubblica del Kazakistan
FENIX	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Repubblica del Kazakistan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Repubblica del Kazakistan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Repubblica del Kazakistan
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Repubblica del Kazakistan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Repubblica del Kazakistan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Repubblica del Kazakistan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Repubblica del Kazakistan
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Repubblica del Kazakistan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRWEST	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Repubblica del Kazakistan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Repubblica del Kazakistan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Repubblica del Kazakistan
NAVIGATOR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
OLIMP AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Repubblica del Kazakistan
SALEM AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SAMAL AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Repubblica del Kazakistan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SEMEYAVIA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Repubblica del Kazakistan
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Repubblica del Kazakistan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Repubblica del Kazakistan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Repubblica del Kazakistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SKYSERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
TAHMID AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
TULPAR AVIA SERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
TYAN SHAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ZHERSU AVIA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ZHEZKAZGANAIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Repubblica del Kirghizistan, compresi i seguenti:			Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MAX AVIA	33	MAI	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	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
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme		—	Liberia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, compresi i seguenti:			Repubblica del Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	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
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Repubblica del Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Sconosciuto	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Sconosciuto	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Sconosciuto	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Sconosciuto	Sconosciuto	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Sconosciuto	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Zambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Sconosciuto	Zambia

ALLEGATO B

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50; 1 aeromobile del tipo Falcon 900;	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Repubblica del Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakhstan	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo B 767; 4 aeromobili del tipo B 757; 10 aeromobili del tipo A319/320/321; 5 aeromobile del tipo Fokker 50;	L'intera flotta, tranne: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B-767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica del Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger; CL601 1 aeromobile del tipo HS-125-800;	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica del Gabon Repubblica del Sud Africa
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 3 aeromobili del tipo Boeing B-777;	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Repubblica d'Angola

⁽¹⁾ Afrijet è autorizzato ad impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.

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

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

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

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