**Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni**

►B

# REGOLAMENTO (CE) N. 474/2006 DELLA COMMISSIONE

**del 22 marzo 2006**

**che istituisce un 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**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14)

Modificato da:

| | | Gazzetta ufficiale | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n. | pag. | data |
| ►M1 | Regolamento (CE) n. 910/2006 della Commissione del 20 giugno 2006 | L 168 | 16 | 21.6.2006 |
| ►M2 | Regolamento (CE) n. 1543/2006 della Commissione del 12 ottobre 2006 | L 283 | 27 | 14.10.2006 |
| ►M3 | Regolamento (CE) n. 235/2007 della Commissione del 5 marzo 2007 | L 66 | 3 | 6.3.2007 |
| ►M4 | Regolamento (CE) n. 787/2007 della Commissione del 4 luglio 2007 | L 175 | 10 | 5.7.2007 |
| ►M5 | Regolamento (CE) n. 1043/2007 della Commissione dell'11 settembre 2007 | L 239 | 50 | 12.9.2007 |
| ►M6 | Regolamento (CE) n. 1400/2007 della Commissione del 28 novembre 2007 | L 311 | 12 | 29.11.2007 |
| ►M7 | Regolamento (CE) n. 331/2008 della Commissione dell'11 aprile 2008 | L 102 | 3 | 12.4.2008 |
| ►M8 | Regolamento (CE) n. 715/2008 della Commissione del 24 luglio 2008 | L 197 | 36 | 25.7.2008 |
| ►M9 | Regolamento (CE) n. 1131/2008 della Commissione del 14 novembre 2008 | L 306 | 47 | 15.11.2008 |
| ►M10 | Regolamento (CE) n. 298/2009 della Commissione dell'8 aprile 2009 | L 95 | 16 | 9.4.2009 |
| ►M11 | Regolamento (CE) n. 619/2009 della Commissione del 13 luglio 2009 | L 182 | 4 | 15.7.2009 |
| ►M12 | Regolamento (CE) n. 1144/2009 della Commissione del 26 novembre 2009 | L 312 | 16 | 27.11.2009 |
| ►M13 | Regolamento (UE) n. 273/2010 della Commissione del 30 marzo 2010 | L 84 | 25 | 31.3.2010 |
| ►M14 | Regolamento (UE) n. 590/2010 della Commissione del 5 luglio 2010 | L 170 | 9 | 6.7.2010 |
| ►M15 | Regolamento (UE) n. 791/2010 della Commissione del 6 settembre 2010 | L 237 | 10 | 8.9.2010 |
| ►M16 | Regolamento (UE) n. 1071/2010 della Commissione del 22 novembre 2010 | L 306 | 44 | 23.11.2010 |
| ►M17 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2011 della Commissione del 19 aprile 2011 | L 104 | 10 | 20.4.2011 |
| ►M18 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 1197/2011 della Commissione del 21 novembre 2011 | L 303 | 14 | 22.11.2011 |
| ►M19 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 295/2012 della Commissione del 3 aprile 2012 | L 98 | 13 | 4.4.2012 |
| ►M20 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 1146/2012 della Commissione del 3 dicembre 2012 | L 333 | 7 | 5.12.2012 |

▼B

# REGOLAMENTO (CE) N. 474/2006 DELLA COMMISSIONE

**del 22 marzo 2006**

**che istituisce un 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**

**(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 3,

considerando quanto segue:

(1) Il Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 (in appresso «regolamento di base») stabilisce le procedure per l'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità nonché le procedure che autorizzano, in determinate circostanze, gli Stati membri ad adottare misure eccezionali volte ad imporre un divieto operativo all'interno del proprio territorio.

(2) Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento di base, ciascuno Stato membro ha comunicato alla Commissione l'identità dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo sul proprio territorio, nonché le ragioni che hanno portato all'adozione di tale divieto e qualsiasi altra informazione pertinente.

(3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati direttamente o, laddove ciò non era possibile, per il tramite delle autorità responsabili della supervisione regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti salienti e le considerazioni che formerebbero la base per una decisione di imporre loro un divieto operativo all'interno della Comunità.

(4) A norma dell'articolo 7 del regolamento di base, la Commissione ha dato la possibilità ai vettori aerei interessati di consultare i documenti trasmessi dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione entro 10 giorni lavorativi e dal comitato di sicurezza aerea ([2]).

(5) I criteri comuni per la valutazione dell'opportunità di imporre un divieto operativo per motivi di sicurezza a livello comunitario sono illustrati nell'allegato al regolamento di base.

([1]) GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

([2]) Istituito dall'articolo 12 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 (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4).

▼B

**Air Bangladesh**

(6) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Air Bangladesh con riferimento a taluni aeromobili appartenenti alla sua flotta. Tali carenze sono state individuate nel corso di ispezioni a terra effettuate dalla Germania nell'ambito del programma SAFA ([1]).

(7) Air Bangladesh non ha risposto in modo soddisfacente e tempestivo a una richiesta di informazioni dell'autorità dell'aviazione civile della Germania concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di trasparenza e di comunicazione non rispondendo alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro. A tutt'oggi la Germania non ha avuto l'opportunità di verificare se le carenze in materia di sicurezza sono state eliminate.

(8) Le autorità del Bangladesh responsabili della supervisione regolamentare sulla compagnia Air Bangladesh non hanno esercitato un adeguato controllo su uno specifico aeromobile utilizzato dalla citata compagnia aerea in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago.

(9) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che la compagnia Air Bangladesh deve essere soggetta a una drastica limitazione operativa e il suo nominativo deve essere incluso nell'allegato B.

**Air Koryo**

(10) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Air Koryo. Tali carenze sono state individuate dalla Francia e dalla Germania nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([2]).

(11) La persistente incapacità di Air Koryo di far fronte alle carenze precedentemente comunicate dalla Francia è stata comprovata nel corso di altre ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([3]).

(12) Informazioni circostanziate relative ad un incidente grave comunicate dalla Francia indicano carenze sistemiche latenti in materia di sicurezza da parte della compagnia Air Koryo.

(13) Air Koryo ha dimostrato incapacità di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza.

(14) Air Koryo non ha risposto adeguatamente e tempestivamente ad una richiesta di informazioni da parte dell'autorità dell'aviazione civile della Francia concernenti l'aspetto della sicurezza della sua attività, dando prova di mancanza di trasparenza e di comunicazione non avendo risposto ad una richiesta fatta dal citato Stato membro.

(15) Il piano d'azione correttivo presentato dalla compagnia Air Koryo in seguito a una richiesta della Francia era inadeguato e insufficiente a porre rimedio alle gravi carenze rilevate in materia di sicurezza.

([1]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

([2]) DGAC/F 2000-210
Numero di riferimento dell'ispezione SAFA effettuata dalla Germania.

([3]) DGAC/F-2000-895

▼B

(16) Le autorità della Repubblica democratica popolare di Corea responsabili della supervisione regolamentare sulla compagnia Air Koryo non hanno esercitato un adeguato controllo sulla stessa in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago.

(17) Sulla base dei criteri comuni è stato pertanto concluso che la compagnia Air Koryo non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

**Ariana Afghan Airlines**

(18) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico di taluni aeromobili utilizzati dalla compagnia Ariana Afghan Airlines. Tali carenze sono state individuate dalla Germania nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([1]).

(19) Ariana Afghan Airlines ha dimostrato incapacità di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza.

(20) Ariana Afghan Airlines non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivoltale dall'autorità dell'aviazione civile della Germania concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di comunicazione giacché non ha risposto adeguatamente alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro.

(21) Le autorità competenti dell'Afghanistan, paese in cui sono registrati gli aeromobili utilizzati dalla compagnia Ariana Afghan Airlines, non hanno esercitato un controllo pienamente adeguato sugli aeromobili utilizzati dal vettore aereo, in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago.

(22) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che la compagnia Ariana Afghan non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza in relazione a tutti gli aeromobili che utilizza, ad eccezione dell'aeromobile A310 registrato con il numero F-GYYY che è registrato in Francia e soggetto al controllo delle autorità francesi.

**BGB Air**

(23) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia BGB Air. Tali carenze sono state individuate dall'Italia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([2]).

(24) BGB Air ha fatto prova di mancanza di capacità o volontà di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, come dimostrato dalla presentazione di un'autovalutazione sulle norme ICAO sulla base di una Check List degli operatori esteri fornita dall'Italia, che è stata ritenuta non conforme ai risultati delle successive ispezioni effettuate nell'ambito del programma SAFA.

(25) BGB Air non ha risposto adeguatamente a una richiesta di informazioni trasmessa dalle autorità dell'aviazione civile dell'Italia concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di trasparenza e comunicazione non rispondendo alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro.

([1]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

([2]) ENAC-IT-2005-237

▼B

(26) Non ci sono elementi che comprovano l'attuazione di un adeguato piano d'azione correttivo da parte della compagnia BGB Air, volto a porre rimedio alle gravi carenze riscontrate, come richiesto dall'Italia.

(27) Le autorità del Kazakstan responsabili della supervisione regolamentare di BGB Air non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile italiana quando sono state sollevate questioni sulla sicurezza delle attività di BGB Air certificate in quello Stato, come ha dimostrato non rispondendo alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro.

(28) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che BGB Air non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

**Buraq Air**

(29) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Buraq Air con riferimento alle operazioni di trasporto merci. Tali carenze sono state individuate dalla Svezia e dai Paesi Bassi nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([1]).

(30) Buraq Air non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivoltale dall'autorità dell'aviazione civile della Germania concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività di trasporto merci, dando prova di mancanza di trasparenza e comunicazione come dimostrato dalla mancata risposta alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro.

(31) Le autorità della Libia responsabili della supervisione regolamentare sulla compagnia Buraq Air non hanno esercitato un adeguato controllo sulle operazioni di trasporto merci del vettore aereo in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago.

(32) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che la compagnia Buraq Air deve essere soggetta a una drastica limitazione operativa e il suo nominativo deve essere incluso nell'allegato B.

**Air Service Comores**

(33) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Air Service Comores. Tali carenze sono state individuate da uno Stato membro, la Francia, nel corso di a una ispezione a terra effettuata nell'ambito del programma SAFA ([2]).

(34) Non ci sono elementi che comprovano l'attuazione di un adeguato piano d'azione correttivo da parte della compagnia Air Service Comores, volto a porre rimedio alle gravi carenze riscontrate, come richiesto dalla Francia.

(35) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della compagnia Air Service Comores si sono dimostrate incapaci di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza.

(36) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare delle Comore non hanno cooperato tempestivamente con le autorità dell'aviazione civile della Francia quando sono state sollevate questioni sulla sicurezza delle attività di un vettore autorizzato o certificato in quello Stato.

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222

▼B

(37) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Air Service Comores non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

**GST Aero Air Company**

(38) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia GST Aero Air Company. Tali carenze sono state individuate dall'Italia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([1]).

(39) GST Aero Air Company ha dimostrato mancanza di capacità o volontà di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza.

(40) GST Aero Air Company non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivoltale dall'autorità dell'aviazione civile dell'Italia concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di trasparenza e comunicazione, come ha dimostrato non rispondendo alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro.

(41) Non ci sono elementi che comprovano l'attuazione di un adeguato piano d'azione correttivo da parte della compagnia GST Aero Air Company, volto a porre rimedio alle gravi carenze riscontrate, come richiesto dall'Italia.

(42) Le autorità del Kazakstan responsabili della supervisione regolamentare della compagnia GST Aero Air Company non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile dell'Italia quando sono state sollevate questioni relative alla sicurezza delle attività di un vettore autorizzato o certificato in quello Stato, come dimostrato dalla limitata risposta data alla corrispondenza indirizzatale dall'Italia.

(43) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia GST Aero Air Company non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

**Phoenix Aviation**

(44) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare del Kirghizistan hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti nei confronti della compagnia Phoenix Aviation. Benché il certificato di operatore aereo della Phoenix Aviation sia stato rilasciato dal Kirghizistan, è stato dimostrato che la compagnia aerea ha la principale sede delle sue attività negli Emirati arabi uniti, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago. La relazione della National Transportation Safety Board degli Stati Uniti ([2]) relativa ad un incidente che ha coinvolto il volo 904 della Kam Air, aeromobile operato dalla Phoenix Aviation, dichiara che quest'ultima ha la propria sede societaria negli Emirati arabi uniti.

(45) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Phoenix Aviation non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

([1]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

([2]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2 marzo 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

▼B

**Phuket Airlines**

(46) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Phuket Airlines. Tali carenze sono state individuate da Stati membri, il Regno Unito e i Paesi Bassi, nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([1]).

(47) Phuket Airlines ha dimostrato incapacità di porre rimedio in modo tempestivo ed adeguato alle carenze in materia di sicurezza.

(48) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Thailandia non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile dei Paesi Bassi quando sono state sollevate questioni di sicurezza delle attività della compagnia Phuket Airlines certificate in detti Stati, come dimostrato dalla mancanza di risposte pertinenti alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro.

(49) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Phuket Airlines non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

**Reem Air**

(50) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Reem Air. Tali carenze sono state inizialmente individuate dai Paesi Bassi nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([2]).

(51) La persistente incapacità della compagnia Reem Air di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza è stata confermata dai Paesi Bassi nel corso di successive ispezioni a terra su uno specifico aeromobile, effettuate nell'ambito del programma SAFA ([3]).

(52) Reem Air ha dimostrato mancanza di capacità o volontà di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza.

(53) Reem Air non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivoltale dalle autorità dell'aviazione civile dei Paesi Bassi concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di trasparenza e comunicazione, come ha dimostrato non rispondendo alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro.

---

([1]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

([2]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([3]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

▼B

(54) Non ci sono elementi che comprovano l'attuazione di un adeguato piano d'azione correttivo da parte della compagnia Reem Air, volto a porre rimedio alle gravi carenze riscontrate, come richiesto dai Paesi Bassi.

(55) Le autorità del Kirghizistan responsabili della supervisione regolamentare sulla compagnia Reem Air non hanno esercitato un adeguato controllo sulle operazioni del vettore aereo in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago, come dimostrano le persistenti gravi carenze in materia di sicurezza. Inoltre, le informazioni fornite alla Commissione da Reem Air nel corso dell'audizione concessale dimostrano che, benché il certificato di operatore aereo di cui la Reem Air è titolare sia stato rilasciato dal Kirghizistan, la compagnia aerea ha la principale sede delle sue attività negli Emirati arabi uniti, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago.

(56) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Reem Air non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

**Silverback Cargo Freighters**

(57) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Silverback Cargo Freighters. Tali carenze sono state individuate dal Belgio nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([1]).

(58) La compagnia Silverback Cargo Freighters — che assicura anche la manutenzione (controlli A e B) dei suoi aeromobili — non ha risposto in modo adeguato ad una richiesta d'informazioni rivoltale dalle autorità dell'aviazione civile del citato Stato membro concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di mancanza di trasparenza e comunicazione, come dimostrato non rispondendo in modo pertinente alle richieste rivoltele dal citato Stato membro.

(59) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Silverback Cargo Freighters non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

**Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo**

(60) Malgrado i loro sforzi, le autorità dell'aviazione civile della Repubblica democratica del Congo (RDC) continuano a incontrare difficoltà nell'attuare e far rispettare le pertinenti norme di sicurezza, come dimostrato dall'ICAO-USOAP — Relazione di sintesi dell'ispezione della Direzione dell'aviazione civile della Repubblica democratica del Congo (Kinshasa, 11-18 giugno 2001). In particolare, non è stato tuttora istituito il sistema di certificazione degli operatori aerei.

(61) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della RDC hanno pertanto dimostrato di non essere in grado di effettuare un adeguato controllo di sicurezza.

(62) Un divieto operativo è stato imposto alla compagnia Central Air Express a motivo di carenze comprovate in materia di norme internazionali di sicurezza e della mancata collaborazione con uno Stato membro.

([1]) BCAA-2005-36

▼B

(63) Il Belgio ([1]) e la compagnia Hewa Bora Airways (HBA) hanno fornito informazioni comprovanti che, nel caso della HBA, le carenze riscontrate in passato dalle autorità belghe sono state in larga misura eliminate in relazione ad alcuni aeromobili. Il Belgio ha successivamente informato la Commissione che intende condurre sistematiche ispezioni a terra della HBA. In considerazione di ciò, si ritiene che il citato vettore aereo possa essere autorizzato a proseguire le sue attuali attività.

(64) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo (RDC) debbano essere inclusi nell'allegato A, ad eccezione della compagnia Hewa Bora Airways (HBA) che deve essere inserita nell'allegato B.

**Vettori aerei della Guinea equatoriale**

(65) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Guinea equatoriale non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile del Regno Unito (UK) quando sono state sollevate questioni sulla sicurezza delle attività di vettori autorizzati o certificati in quello Stato. Il Regno Unito ha scritto al Direttore generale dell'Aviazione civile (DGCA) della Guinea equatoriale il 27 marzo 2002 ([2]) chiedendo spiegazioni sui seguenti punti:

— un aumento significativo del numero di aeromobili registrati nella Guinea equatoriale e la possibilità che l'ufficio di registrazione degli aeromobili (*Aircraft Registration Bureau* — ARB) o organismo analogo stia manovrando le registrazioni.

— il fatto che diversi operatori in possesso di un certificato di operatore aereo (COA) rilasciato dalla Guinea equatoriale non hanno la sede principale delle loro attività nella Guinea equatoriale.

Nella lettera le autorità del Regno Unito avvertivano altresì la DGCA che non sarebbero state in grado di autorizzare ulteriori operazioni commerciali nel loro territorio da parte di compagnie aeree della Guinea equatoriale fintanto che non fossero persuase che le stesse erano soggette a controlli soddisfacenti. Le autorità della Guinea equatoriale non hanno risposto alla lettera.

(66) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Guinea equatoriale hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti, in particolare come dimostrato dalle ispezioni e dai relativi piani d'azione correttivi stabiliti in conformità del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO. L'ispezione dell'USOAP nella Guinea equatoriale ha avuto luogo nel maggio 2001 e nella relativa relazione d'ispezione ([3]) si segnalava che l'autorità dell'aviazione civile non era in grado, all'epoca della relazione, di provvedere ad una adeguata supervisione sulle proprie aviolinee né di assicurare che le loro attività rispettassero le norme ICAO. I rilievi evidenziati nella relazione includevano:

([1]) Ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA dalle autorità belghe l'11 marzo 2006 a Bruxelles.

([2]) Corrispondenza intercorsa tra il Ministero dei trasporti del Regno unito e la DGCA-della Guinea equatoriale sugli «aeromobili registrati nella Guinea equatoriale» (27 marzo 2002).

([3]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14-18 maggio 2001).

▼B

— mancanza di un'organizzazione tale da permettere di intraprendere attività di sorveglianza in materia di sicurezza, in particolare la mancanza di personale specializzato nei settori della concessione di licenze, delle operazioni relative all'aeromobile e all'aeronavigabilità;

— impossibilità di individuare il numero di un aeromobile nel registro o il numero dei certificati validi di aeronavigabilità rilasciati;

— mancata istituzione di un sistema strutturato per la certificazione e supervisione degli operatori aerei;

— mancata adozione di norme applicabili alle attività aeronautiche;

— mancata sorveglianza sulle attività autorizzate;

— mancata attuazione di un sistema per l'esecuzione dei compiti basilari di un'agenzia ispettiva sull'aeronavigabilità.

Inoltre, la Direzione generale dell'aviazione civile della Guinea equatoriale non ha finora trasmesso all'ICAO un piano d'azione volto ad affrontare le carenze riscontrate durante le ispezioni ([1]) e pertanto non ha avuto luogo alcuna successiva missione di controllo.

(67) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Guinea equatoriale hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago. Infatti, alcuni titolari di certificati di operatore aereo (COA) rilasciato dalla Guinea equatoriale non hanno la sede principale della loro attività nella Guinea equatoriale, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago ([2]).

(68) Le autorità della Guinea equatoriale responsabili della supervisione regolamentare dei seguenti vettori aerei hanno mostrato mancanza di capacità o volontà di effettuare un adeguato controllo di sicurezza sugli stessi: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che tutti i vettori aerei certificati nella Guinea equatoriale devono essere soggetti a un divieto operativo e inclusi nell'allegato A.

**Vettori aerei della Liberia**

(70) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia International Air Services certificata in Liberia. Tali carenze sono state individuate dalla Francia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([3]).

([1]) ICAO Council working paper C-WP/12471.
([2]) Corrispondenza intercorsa tra il Ministero dei trasporti del Regno Unito e l'ECAC sulla «Questione della documentazione sugli aeromobili da parte di compagnie non autorizzate» (6 agosto 2003).
([3]) DGAC/F-2004 n. 315, 316

▼B

(71) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Liberia non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile (CAA) del Regno Unito quando sono state informate di gravi carenze in materia di sicurezza riscontrate su un aeromobile registrato in Liberia nel corso di un'ispezione a terra condotta dal Regno Unito il 5 marzo 1996 ([1]). Preoccupazioni sulla sicurezza delle attività svolte dagli operatori aerei in possesso di certificato o licenza rilasciati in Liberia sono state immediatamente sollevate quando, il 12 marzo 1996, la DCA liberiana è stata avvertita dall'autorità dell'aviazione civile del Regno Unito che agli aeromobili registrati in Liberia sarebbero state negate tutte le domande di permesso ad operare servizi commerciali nel Regno Unito finché non fosse dimostrata l'esistenza di un effettivo sistema di regolamentazione capace di garantire l'aeronavigabilità degli aeromobili registrati in Liberia. Nessuna risposta è pervenuta dalle autorità liberiane. Inoltre le autorità liberiane non hanno cooperato pienamente nemmeno con le autorità dell'aviazione civile della Francia rifiutando di rispondere alle preoccupazioni espresse dallo Stato membro circa la sicurezza delle attività di un vettore aereo in possesso di certificato o licenza rilasciati in Liberia.

(72) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Liberia hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti. Lo stesso governo della Liberia ha ammesso nel 1996 ([2]) di non essere in grado di mantenere il controllo regolamentare sugli aeromobili registrati in Liberia a motivo della guerra civile. Benché sia stato firmato l'Accordo di pace generale nel 2003 e l'ONU e il governo nazionale di transizione della Liberia stiano lentamente instaurando le misure per aumentare la sicurezza, è improbabile che la capacità del governo di disciplinare i registri nazionali sia migliorata dal 1996. L'ICAO non ha ancora effettuato un'ispezione USOAP della Liberia a motivo della situazione relativa alla sicurezza.

(73) Le autorità della Liberia responsabili della supervisione regolamentare dei seguenti vettori aerei hanno mostrato mancanza di capacità o volontà di effettuare un adeguato controllo di sicurezza sugli stessi: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che tutti i vettori aerei certificati in Liberia devono essere soggetti a un divieto operativo e inclusi nell'allegato A.

**Vettori aerei della Sierra Leone**

(75) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Air Universal Ltd. Tali carenze sono state individuate dalla Svezia nel corso di una ispezione a terra effettuata nell'ambito del programma SAFA ([3]).

([1]) UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 marzo 1996 (Office code: 223)

([2]) Corrispondenza intercorsa tra il Ministero dei trasporti della Liberia e la DGCA del Regno Unito sulla «incapacità, dovuta al conflitto civile liberiano, di mantenere il controllo regolamentare sugli aeromobili registrati in Liberia», 28 agosto 1996.

([3]) LFV-S-04-0037

▼B

(76) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Sierra Leone non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile della Svezia quando sono state sollevate questioni sulla sicurezza delle attività di Air Universal Ltd certificata in quel paese, come dimostrato dalla mancata risposta alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro.

(77) Il Regno Unito aveva già negato o revocato la licenza di esercizio o permesso tecnico di tutti i vettori aerei soggetti alla supervisione della Sierra Leone.

(78) Benché il certificato di operatore aereo di cui è titolare la Air Universal Ltd sia stato rilasciato dalla Sierra Leone, è stato dimostrato che la compagnia aerea ha la sede principale delle sue attività in Giordania, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago.

(79) Le autorità della Sierra Leone responsabili della supervisione regolamentare sulla compagnia Air Universal Ltd non hanno esercitato un adeguato controllo sulla stessa in conformità degli obblighi discendenti dalla Convenzione di Chicago.

(80) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, è stato concluso che la compagnia Air Universal Ltd non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza.

(81) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico dei vettori aerei certificati in Sierra Leone. Tali carenze sono state individuate da tre Stati membri — il Regno Unito, Malta e la Svezia — nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA ([1]).

(82) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Sierra Leone non hanno cooperato pienamente con le autorità dell'aviazione civile della Svezia e di Malta quando sono state sollevate questioni sulla sicurezza delle attività di Air Universal Ltd certificata in quel paese, come dimostrato dalla mancata risposta alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro.

(83) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare della Sierra Leone hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti in conformità degli obblighi assunti con la Convenzione di Chicago. La Sierra Leone non ha istituito un idoneo sistema di controllo degli operatori aerei o degli aeromobili e non dispone della capacità tecnica né delle risorse per svolgere tale compito. Alcuni titolari di certificato di operatore aereo (COA) rilasciato dalla Sierra Leone non hanno la sede principale delle loro attività in Sierra Leone, in violazione delle prescrizioni di cui all'allegato 6 della Convenzione di Chicago.

([1]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

▼B

(84) Il piano d'azione correttivo presentato dalla Sierra Leone è giudicato inadeguato (o insufficiente) a porre rimedio alle carenze gravi riscontrate in materia di sicurezza. L'autorità dell'aviazione civile della Sierra Leone ha stipulato un contratto con un'impresa privata, *International Aviation Surveyors* (IAS), affinché svolga le attività di supervisione aerea per proprio conto. Tuttavia, gli accordi convenuti tra le due parti in un Memorandum d'intesa ([1]) non forniscono un adeguato sistema di supervisione degli aeromobili registrati in Sierra Leone. In particolare:

— gli aeromobili/le aviolinee contemplate dal memorandum d'intesa non avevano sede in Sierra Leone e il personale IAS non era residente né in Sierra Leone né nel paese in cui aveva sede la compagnia aerea.

— apparentemente, l'IAS non disponeva di poteri esecutivi;

— l'IAS assumeva la responsabilità per le ispezioni di routine delle compagnie aeree, ma il livello dell'attività ispettiva non era specificato;

— il memorandum d'intesa prevedeva che tra l'IAS e le compagnie aeree interessate si instaurassero relazioni contrattuali;

— il memorandum d'intesa non sembrava affrontare adeguatamente la questione della supervisione delle operazioni di volo.

(85) Le autorità della Sierra Leone responsabili della supervisione regolamentare dei seguenti vettori aerei hanno mostrato mancanza di capacità o volontà di effettuare un adeguato controllo di sicurezza sugli stessi: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air ServiceS Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines, Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che tutti i vettori aerei certificati nella Sierra Leone devono essere soggetti a un divieto operativo e inclusi nell'allegato A.

**Vettori aerei dello Swaziland**

(87) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Jet Africa — un vettore aereo certificato nello Swaziland. Tali carenze sono state individuate dai Paesi Bassi nel corso di una ispezione a terra effettuata nell'ambito del programma SAFA ([2]).

(88) Jet Africa non ha risposto in modo adeguato e tempestivo ad una richiesta d'informazioni rivoltale dall'autorità dell'aviazione civile dei Paesi Bassi concernente l'aspetto della sicurezza delle sue attività, dando prova di una mancanza di trasparenza e comunicazione, come ha dimostrato non rispondendo alla corrispondenza indirizzatale dal citato Stato membro.

(89) Non ci sono elementi che comprovano la presentazione di un piano d'azione correttivo da parte della compagnia Jet Africa volto a porre rimedio alle gravi carenze riscontrate, come richiesto dai Paesi Bassi.

([1]) Memorandum d'intesa tra l'autorità dell'aviazione civile della Sierra Leone e FAST International Aviation Surveyors concernente le ispezioni, la sorveglianza e la prestazione di servizi regolamentari agli operatori aerei extraregionali (IAS/SL DCA MOA 201101).

([2]) CAA/NL-2004-98

▼B

(90) Le autorità responsabili della supervisione regolamentare dello Swaziland hanno dimostrato insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti, (in particolare come dimostrato da un'ispezione USOAP che si è svolta nel marzo 1999. La relazione d'ispezione ([1]) concludeva che a quel tempo lo Swaziland era incapace di svolgere in modo soddisfacente i compiti relativi ad una supervisione in materia di sicurezza nei confronti delle aviolinee o aeromobili iscritti nel suo registro nazionale. Osservava altresì che non era possibile determinare il numero effettivo di aeromobili iscritti nel registro nazionale a motivo di una carente manutenzione. Né era possibile per il gruppo di ispettori determinare il numero effettivo delle licenze per il personale rilasciate dallo Swaziland e ancora valide, giacché i registri non erano aggiornati. Non ha fatto seguito alcuna missione ispettiva USOAP di controllo poiché lo Swaziland non ha fornito all'ICAO le informazioni sullo stato di progresso dell'attuazione del piano d'azione inteso a porre rimedio alle carenze riscontrate.

(91) Le autorità dello Swaziland responsabili della supervisione regolamentare dei seguenti vettori aerei hanno mostrato mancanza di capacità o volontà di effettuare un adeguato controllo di sicurezza sugli stessi: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Sulla base dei criteri comuni, è stato pertanto concluso che tutti i vettori aerei certificati nello Swaziland devono essere soggetti a un divieto operativo e inclusi nell'allegato A.

**Considerazioni generali sui vettori aerei inclusi nell'elenco**

(93) Atteso che ciò non compromette la sicurezza, tutti i vettori aerei sopra menzionati possono essere autorizzati a esercitare diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio da un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

(94) L'elenco comunitario deve essere aggiornato periodicamente e non appena se ne ravvisi la necessità, affinché si possa tener conto dell'evoluzione della situazione in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei interessati e sulla base di ulteriori prove degli interventi correttivi intrapresi.

**Vettori aerei non inclusi nell'elenco**

(95) Alla luce delle prove fornite dalla compagnia Tuninter e dalle autorità tunisine responsabili della supervisione regolamentare nonché di una successiva conferma dell'Italia, si ritiene che esistano prove accertate della correzione apportata dal citato vettore aereo alle carenze in materia di sicurezza che erano state riscontrate nel corso di due ispezioni in loco dalle autorità italiane.

([1]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (Mbabane, 9-12 marzo 1999).

▼B

(96) Sulla base delle informazioni fornite dalla Germania, si ritiene che non sia più comprovata la mancanza di capacità o di volontà da parte delle autorità del Tagikistan responsabili della supervisione regolamentare dei vettori aerei certificati in quello Stato.

(97) Sulla base delle informazioni fornite dal Belgio indicanti che le carenze che avevano giustificato il divieto operativo sul territorio nazionale delle compagnie I.C.T.T.P.W. e South Airlines sono state completamente eliminate, si ritiene che non esista alcuna prova di persistenti e gravi carenze in materia di sicurezza da parte dei citati vettori aerei.

(98) Sulla base delle informazioni fornite dalla Germania indicanti che lo specifico aeromobile che aveva giustificato l'imposizione di restrizioni operative sulla compagnia Atlant Soyuz non fa più parte della sua flotta, si ritiene che non esista alcuna prova di persistenti e gravi carenze in materia di sicurezza da parte del citato vettore aereo.

(99) Sulla base delle informazioni disponibili a questo stadio, si ritiene che non esista alcuna prova di carenze gravi in materia di sicurezza che non siano state eliminate dalla compagnia Air Mauritanie. Ciononostante, la capacità delle autorità della Mauritania responsabili della supervisione regolamentare del citato vettore aereo deve essere sottoposta a ulteriori valutazioni. A tal fine, una valutazione delle autorità della Mauritania responsabili della supervisione regolamentare del citato vettore aereo e delle imprese che ricadono sotto la loro responsabilità sarà condotta entro 2 mesi dalla Commissione assistita dalle autorità degli Stati membri eventualmente interessati.

(100) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

**Oggetto**

Il presente regolamento istituisce l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti ad un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento di base.

*Articolo 2*

**Divieti operativi**

1. I vettori aerei elencati nell'allegato A sono soggetti a un divieto operativo nel territorio della Comunità, applicabile a tutte le loro attività.

2. I vettori aerei elencati nell'allegato B sono soggetti a restrizioni operative nel territorio della Comunità. Le restrizioni operative consistono nel divieto di utilizzare gli specifici aeromobili o i tipi specifici di aeromobili riportati nell'allegato B.

▼B

*Articolo 3*

**Attuazione**

Gli Stati membri informano la Commissione di qualsiasi misura adottata ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento di base per dare attuazione, nel territorio nazionale, ai divieti operativi contemplati nell'elenco comunitario nei confronti dei vettori aerei oggetto di tali divieti.

*Articolo 4*

**Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla data di 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.

▼M20

*ALLEGATO A*

**ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA** [1]

| Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa) | Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio | Codice ICAO di designazione della compagnia aerea | Stato dell'operatore |
|---|---|---|---|
| BLUE WING AIRLINES | SRBWA-01/2002 | BWI | Suriname |
| CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, SA «CONVIASA» | VCV-DB-10 | VCV | Repubblica bolivariana del Venezuela |
| MERIDIAN AIRWAYS LTD | AOC 023 | MAG | Repubblica del Ghana |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica islamica di Afghanistan** |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | AOC 009 | AFG | Repubblica islamica di Afghanistan |
| KAM AIR | AOC 001 | KMF | Repubblica islamica di Afghanistan |
| PAMIR AIRLINES | Sconosciuto | PIR | Repubblica islamica di Afghanistan |
| SAFI AIRWAYS | AOC 181 | SFW | Repubblica islamica di Afghanistan |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, ripreso nell'allegato B, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica d'Angola** |
| AEROJET | AO 008-01/11 | Sconosciuto | Repubblica d'Angola |
| AIR26 | AO 003-01/11-DCD | DCD | Repubblica d'Angola |
| Air Gicango | 009 | Sconosciuto | Repubblica d'Angola |
| AIR JET | AO 006-01/11-MBC | MBC | Repubblica d'Angola |
| AIR NAVE | 017 | Sconosciuto | Repubblica d'Angola |
| ANGOLA AIR SERVICES | 006 | Sconosciuto | Repubblica d'Angola |
| Diexim | 007 | Sconosciuto | Repubblica d'Angola |
| FLY540 | AO 004-01 FLYA | Sconosciuto | Repubblica d'Angola |
| GIRA GLOBO | 008 | GGL | Repubblica d'Angola |
| HELIANG | 010 | Sconosciuto | Repubblica d'Angola |
| HELIMALONGO | AO 005-01/11 | Sconosciuto | Repubblica d'Angola |
| MAVEWA | 016 | 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.

▼M20

| 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 |
|---|---|---|---|
| SONAIR | AO 002-01/10-SOR | SOR | Repubblica d'Angola |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica del Benin** |
| AERO BENIN | PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS | AEB | Repubblica del Benin |
| AFRICA AIRWAYS | Sconosciuto | AFF | Repubblica del Benin |
| ALAFIA JET | PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS | N/A | Repubblica del Benin |
| BENIN GOLF AIR | PEA No 012/ MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS. | BGL | Repubblica del Benin |
| BENIN LITTORAL AIRWAYS | PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS. | LTL | Repubblica del Benin |
| COTAIR | PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS. | COB | Repubblica del Benin |
| ROYAL AIR | PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/ SCS | BNR | Repubblica del Benin |
| TRANS AIR BENIN | PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS | TNB | Repubblica del Benin |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della supervisione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica del Congo** |
| AERO SERVICE | RAC06-002 | RSR | Repubblica del Congo |
| CANADIAN AIRWAYS CONGO | RAC06-012 | Sconosciuto | Repubblica del Congo |
| EMERAUDE | RAC06-008 | Sconosciuto | Repubblica del Congo |
| EQUAFLIGHT SERVICES | RAC 06-003 | EKA | Repubblica del Congo |
| EQUAJET | RAC06-007 | Sconosciuto | Repubblica del Congo |
| EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA. | RAC 06-014 | Sconosciuto | Repubblica del Congo |
| MISTRAL AVIATION | RAC06-011 | Sconosciuto | Repubblica del Congo |
| TRANS AIR CONGO | RAC 06-001 | Sconosciuto | Repubblica del Congo |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (DRC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica democratica del Congo (RDC)** |
| AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER | 104/CAB/MIN/TVC/ 2012 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| AIR FAST CONGO | 409/CAB/MIN/TVC/ 0039/2010 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |

▼**M20**

| Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa) | Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio | Codice ICAO di designazione della compagnia aerea | Stato dell'operatore |
|---|---|---|---|
| AIR KASAI | 409/CAB/MIN/TVC/0053/2010 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| AIR KATANGA | 409/CAB/MIN/TVC/0056/2010 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| AIR TROPIQUES | 409/CAB/MIN/TVC/00625/2010 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| BLUE AIRLINES | 106/CAB/MIN/TVC/2012 | BUL | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| BRAVO AIR CONGO | 409/CAB/MIN/TC/0090/2006 | BRV | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| BUSINESS AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/048/09 | ABB | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| BUSY BEE CONGO | 409/CAB/MIN/TVC/0064/2010 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| CETRACA AVIATION SERVICE | 105/CAB/MIN/TVC/2012 | CER | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| CHC STELLAVIA | 409/CAB/MIN/TC/0050/2006 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| CONGO EXPRESS | 409/CAB/MIN/TVC/083/2009 | EXY | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | 409/CAB/MIN/TVC/0050/2010 | CAA | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| DOREN AIR CONGO | 102/CAB/MIN/TVC/2012 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA) | 409/CAB/MIN/TVC/003/08 | EWS | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| FilaIR | 409/CAB/MIN/TVC/037/08 | FIL | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| FLY CONGO | 409/CAB/MIN/TVC/0126/2012 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| GALAXY KAVATSI | 409/CAB/MIN/TVC/027/08 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR) | 409/CAB/MIN/TVC/053/09 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| GOMA EXPRESS | 409/CAB/MIN/TC/0051/2011 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| GOMAIR | 409/CAB/MIN/TVC/011/2011 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| HEWA BORA AIRWAYS (HBA) | 409/CAB/MIN/TVC/038/08 | ALX | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| International Trans Air Business (ITAB) | 409/CAB/MIN/TVC/0065/2010 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| JET CONGO AIRWAYS | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| KATANGA EXPRESS | 409/CAB/MIN/TVC/0083/2010 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |

▼M20

| 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 |
|---|---|---|---|
| KATANGA WINGS | 409/CAB/MIN/TVC/0092/2011 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| KIN AVIA | 409/CAB/MIN/TVC/0059/2010 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| KORONGO AIRLINES | 409/CAB/MIN/TVC/001/2011 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| Lignes Aériennes Congolaises (LAC) | Firma ministeriale (decreto N. 78/205) | LCG | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| MALU AVIATION | 098/CAB/MIN/TVC/2012 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| MANGO AIRLINES | 409/CAB/MIN/TVC/009/2011 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| MANGO AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/034/08 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| SAFE AIR COMPANY | 409/CAB/MIN/TVC/025/08 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| SERVICES AIR | 103/CAB/MIN/TVC/2012 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| STELLAR AIRWAYS | AAC/DG/DTA/TM/787/2011 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| SWALA AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/0084/2010 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| TMK AIR COMMUTER | 409/CAB/MIN/TVC/044/09 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/0085/2010 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| TRANS AIR CARGO SERVICES | 409/CAB/MIN/TVC/073/2011 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| WILL AIRLIFT | 409/CAB/MIN/TVC/0247/2011 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| WIMBI DIRA AIRWAYS | 409/CAB/MIN/TVC/039/08 | WDA | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| ZAABU INTERNATIONAL | 409/CAB/MIN/TVC/049/09 | Sconosciuto | Repubblica democratica del Congo (RDC) |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica di Gibuti** |
| DAALLO AIRLINES | Sconosciuto | DAO | Repubblica di Gibuti |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica della Guinea equatoriale** |
| Cronos AIRLINES | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Sconosciuto | Repubblica della Guinea equatoriale |
| CEIBA INTERCONTINENTAL | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Repubblica della Guinea equatoriale |
| Punto Azul | 2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS | Sconosciuto | Repubblica della Guinea equatoriale |

▼M20

| 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 |
|---|---|---|---|
| TANGO AIRWAYS | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica della Guinea equatoriale |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Eritrea responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Stato di Eritrea** |
| ERITREAN AIRLINES | COA N. 004 | ERT | Stato di Eritrea |
| NASAIR ERITREA | COA N. 005 | NAS | Stato di Eritrea |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica d'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia e Metro Batavia, compresi i seguenti**: | | | **Repubblica di Indonesia** |
| AIR BORN INDONESIA | 135-055 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| AIR PACIFIC UTAMA | 135-020 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| ALFA TRANS DIRGANTATA | 135-012 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| ANGKASA SUPER SERVICES | 135-050 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| ASCO NUSA AIR | 135-022 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| ASI PUDJIASTUTI | 135-028 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| AVIASTAR MANDIRI | 135-029 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| CITILINK INDONESIA | 121-046 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| DABI AIR NUSANTARA | 135-030 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| DERAYA AIR TAXI | 135-013 | DRY | Repubblica di Indonesia |
| DERAZONA AIR SERVICE | 135-010 | DRZ | Repubblica di Indonesia |
| DIRGANTARA AIR SERVICE | 135-014 | DIR | Repubblica di Indonesia |
| EASTINDO | 135-038 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| Enggang Air Service | 135-045' | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| Ersa Eastern Aviation | 135-047 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| GATARI AIR SERVICE | 135-018 | GHS | Repubblica di Indonesia |

▼**M20**

| 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 |
|---|---|---|---|
| HEAVY LIFT | 135-042 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| INDONESIA AIR TRANSPORT | 121-034 | IDA | Repubblica di Indonesia |
| INTAN ANGKASA AIR SERVICE | 135-019 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| JAYAWIJAYA DIRGANTARA | 121-044 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| JOHNLIN AIR TRANSPORT | 135-043 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| KAL STAR | 121-037 | KLS | Repubblica di Indonesia |
| KARTIKA AIRLINES | 121-003 | KAE | Repubblica di Indonesia |
| KURA-KURA AVIATION | 135-016 | KUR | Repubblica di Indonesia |
| LION MENTARI AIRLINES | 121-010 | LNI | Repubblica di Indonesia |
| MANUNGGAL AIR SERVICE | 121-020 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| Matthew Air Nusantara | 135-048 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| MERPATI NUSANTARA AIRLINES | 121-002 | MNA | Repubblica di Indonesia |
| MIMIKA AIR | 135-007 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| NATIONAL UTILITY HELICOPTER | 135-011 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| NUSANTARA AIR CHARTER | 121-022 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| NUSANTARA BUANA AIR | 135-041 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| PACIFIC ROYALE AIRWAYS | 121-045 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| PEGASUS AIR SERVICES | 135-036 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| PELITA AIR SERVICE | 121-008 | PAS | Repubblica di Indonesia |
| PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA | 135-026 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| PURA WISATA BARUNA | 135-025 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| RIAU AIRLINES | 121-016 | RIU | Repubblica di Indonesia |
| SAYAP GARUDA INDAH | 135-004 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |

▼M20

| Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa) | Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio | Codice ICAO di designazione della compagnia aerea | Stato dell'operatore |
|---|---|---|---|
| SKY AVIATION | 135-044 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| SMAC | 135-015 | SMC | Repubblica di Indonesia |
| SRIWIJAYA AIR | 121-035 | SJY | Repubblica di Indonesia |
| SURVEI UDARA PENAS | 135-006 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| SURYA AIR | 135-046 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| TransNusa Aviation Mandiri | 121-048 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| TRANSWISATA PRIMA AVIATION | 135-021 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE | 121-038 | XAR | Repubblica di Indonesia |
| TRAVIRA UTAMA | 135-009 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| TRI MG INTRA ASIA AIRLINES | 121-018 | TMG | Repubblica di Indonesia |
| TRIGANA AIR SERVICE | 121-006 | TGN | Repubblica di Indonesia |
| UNINDO | 135-040 | Sconosciuto | Repubblica di Indonesia |
| WING ABADI AIRLINES | 121-012 | WON | Repubblica di Indonesia |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakhstan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica del Kazakhstan** |
| AIR ALMATY | AK-0453-11 | LMY | Repubblica del Kazakhstan |
| AIR TRUST AIRCOMPANY | AK-0455-12 | RTR | Repubblica del Kazakhstan |
| ASIA CONTINENTAL Airlines | AK-0317-12 | CID | Repubblica del Kazakhstan |
| ATMA AIRLINES | AK-0437-10 | AMA | Repubblica del Kazakhstan |
| AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar | AK-067-12 | SAP | Repubblica del Kazakhstan |
| BEYBARS AIRCOMPANY | AK-0442-11 | BBS | Repubblica del Kazakhstan |
| BEK AIR | AK-0463-12 | BEK | Repubblica del Kazakhstan |
| BURUNDAYAVIA AIRLINES | AK-0456-12 | BRY | Repubblica del Kazakhstan |
| COMLUX-KZ | AK-0449-11 | KAZ | Repubblica del Kazakhstan |

▼M20

| 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 |
|---|---|---|---|
| DETA AIR | AK-0458-12 | DET | Repubblica del Kazakhstan |
| EAST WING | AK-0465-12 | EWZ | Repubblica del Kazakhstan |
| LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS) | AK-0464-12 | LIS | Repubblica del Kazakhstan |
| EURO-ASIA AIR | AK-0441-11 | EAK | Repubblica del Kazakhstan |
| EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL | AK-0445-11 | KZE | Repubblica del Kazakhstan |
| FLY JET KZ | AK-0446-11 | FJK | Repubblica del Kazakhstan |
| INVESTAVIA | AK-0447-11 | TLG | Repubblica del Kazakhstan |
| IRTYSH AIR | AK-0439-11 | MZA | Repubblica del Kazakhstan |
| JET AIRLINES | AK-0459-12 | SOZ | Repubblica del Kazakhstan |
| JET ONE | AK-0468-12 | JKZ | Repubblica del Kazakhstan |
| KAZAIR JET | AK-0442-11 | KEJ | Repubblica del Kazakhstan |
| KAZAIRTRANS AIRLINE | AK-0466-12 | KUY | Repubblica del Kazakhstan |
| KAZAVIASPAS | AK-0452-11 | KZS | Repubblica del Kazakhstan |
| MEGA Airlines | AK-0462-12 | MGK | Repubblica del Kazakhstan |
| Prime aviation | AK-0448-11 | PKZ | Repubblica del Kazakhstan |
| SAMAL AIR | AK-0454-12 | SAV | Repubblica del Kazakhstan |
| SEMEYAVIA | AK-450-11 | SMK | Repubblica del Kazakhstan |
| SCAT | AK-0460-12 | VSV | Repubblica del Kazakhstan |
| ZHETYSU AIRCOMPANY | AK-0438-11 | JTU | Repubblica del Kazakhstan |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica del Kirghizistan** |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Repubblica del Kirghizistan |
| Avia Traffic Company | 23 | AVJ | Repubblica del Kirghizistan |
| CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS) | 13 | CBK | Repubblica del Kirghizistan |

▼M20

| 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 |
|---|---|---|---|
| Click Airways | 11 | CGK | Repubblica del Kirghizistan |
| STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES) | 20 | DAM | Repubblica del Kirghizistan |
| AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA) | 15 | EEA | Repubblica del Kirghizistan |
| KYRGYZ TRANS AVIA | 31 | KTC | Repubblica del Kirghizistan |
| Kyrgyzstan | 03 | LYN | Repubblica del Kirghizistan |
| MANAS AIRWAYS | 42 | BAM | Repubblica del Kirghizistan |
| S GROUP AVIATION | 6 | SGL | Repubblica del Kirghizistan |
| SKY KG AIRLINES | 41 | KGK | Repubblica del Kirghizistan |
| Sky Way air | 39 | SAB | Repubblica del Kirghizistan |
| SUPREME AVIATION | 40 | SGK | Repubblica del Kirghizistan |
| VALOR AIR | 07 | VAC | Repubblica del Kirghizistan |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme:** | | | **Repubblica di Liberia** |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica gabonese** |
| AFRIC AVIATION | 010/MTAC/ANAC-G/DSA | Sconosciuto | Repubblica gabonese |
| AIR SERVICES SA | 004/MTAC/ANAC-G/DSA | RVS | Repubblica gabonese |
| AIR TOURIST (ALLEGIANCE) | 007/MTAC/ANAC-G/DSA | LGE | Repubblica gabonese |
| NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE) | 008/MTAC/ANAC-G/DSA | NRG | Repubblica gabonese |
| SCD AVIATION | 005/MTAC/ANAC-G/DSA | SCY | Repubblica gabonese |
| SKY GABON | 009/MTAC/ANAC-G/DSA | SKG | Repubblica gabonese |
| SOLENTA AVIATION GABON | 006/MTAC/ANAC-G/DSA | Sconosciuto | Repubblica gabonese |

▼M20

| 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 |
|---|---|---|---|
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica del Mozambico** |
| Aero-Servicos sarl | MOZ-08 | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| Aerovisao de Mozambique | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| CFA Mozambique | MOZ-10 | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| CFM-Transportes e trabalho aereo sA | MOZ-07 | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| Emilio Air Charter lda | MOZ-05 | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| ETA Air Charter LDA | MOZ-04 | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| Helicopteros Capital | MOZ-11 | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| KAYA AIRLINES | MOZ-09 | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique) | MOZ-01 | LAM | Repubblica del Mozambico |
| Mozambique Express/MEX | MOZ-02 | MXE | Repubblica del Mozambico |
| Unique Air Charter | MOZ-13 | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| Safari Air | MOZ-12 | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| VR Cropsprayers lda | MOZ-06 | Sconosciuto | Repubblica del Mozambico |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica delle Filippine** |
| AEROEQUIPEMENT AVIATION | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| AEROMAJESTIC | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Aerowurks Aerial SprAying Services | 2010030 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| AIR ASIA PHILIPPINES | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| AIRGURUS | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Air Philippines Corporation | 2009006 | GAP | Repubblica delle Filippine |
| AIR WOLF AVIATION INC. | 200911 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |

▼M20

| 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 |
|---|---|---|---|
| Airtrack Agricultural Corporation | 2010027 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Asia Aircraft Overseas Philippines Inc. | 4AN9800036 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Aviation Technology Innovators, Inc. | 4AN2007005 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| AVIATOUR'S FLY'N INC. | 200910 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| AYALA aviation corp. | 4AN9900003 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Beacon | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| BENDICE transport management inc. | 4AN2008006 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Canadian helicopters philippines inc. | 4AN9800025 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Cebu Pacific Air | 2009002 | CEB | Repubblica delle Filippine |
| CERTEZA INFOSYSTEMS CORP. | 2011040 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Chemtrad Aviation Corporation | 2009018 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| CM aero SERVICES | 20110401 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Corporate Air | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Cyclone airways | 4AN9900008 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Far East Aviation Services | 2009013 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| F.F. Cruz and Company, Inc. | 2009017 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Huma Corporation | 2009014 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Inaec Aviation Corp. | 4AN2002004 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| INTERISLAND AIRLINES | 2010023 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Island Aviation | 2009009 | SOY | Repubblica delle Filippine |
| Island HELICOPTER SERVICES | 2011043 | SOY | Repubblica delle Filippine |
| ISLAND TRANSVOYAGER | 2010022 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Lion Air, Incorporated | 2009019 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |

▼**M20**

| 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 |
|---|---|---|---|
| Macro asia air taxi services | 2010029 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| MID-SEA EXPRESS | | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Mindanao Rainbow Agricultural Development Services | 2009016 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP | 2010020 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| NORTHSKY AIR INC. | 2011042 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Omni aviation corp. | 2010033 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc. | 4AS9800006 | PEC | Repubblica delle Filippine |
| Pacific Airways Corporation | 4AN9700007 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Pacific Alliance Corporation | 4AN2006001 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Philippine Airlines | 2009001 | PAL | Repubblica delle Filippine |
| Philippine Agricultural aviation corp. | 4AN9800015 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Royal air charter services Inc. | 2010024 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Royal Star Aviation, Inc. | 2010021 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| SKYJET | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR) | 2009 004 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES | 2011045 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Southstar aviation company, inc. | 4AN9800037 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| SOUTHWEST AIR CORPORATION | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Spirit of Manila Airlines Corporation | 2009008 | MNP | Repubblica delle Filippine |
| Subic international air charter | 4AN9900010 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Subic seaplane, inc. | 4AN2000002 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Topflite airways, inc. | 4AN9900012 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Transglobal Airways Corporation | 2009007 | TCU | Repubblica delle Filippine |

▼M20

| 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 |
|---|---|---|---|
| World aviation, corp. | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| WcC Aviation Company | 2009015 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| YOkota aviation, inc. | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| ZenitH Air, Inc. | 2009012 | Sconosciuto | Repubblica delle Filippine |
| Zest Airways Incorporated | 2009003 | RIT | Repubblica delle Filippine |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe** |
| AFRICA CONNECTION | 10/AOC/2008 | Sconosciuto | Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe |
| BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD | 01/AOC/2007 | BGI | Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe |
| EXECUTIVE JET SERVICES | 03/AOC/2006 | EJZ | Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe |
| GLOBAL AVIATION OPERATION | 04/AOC/2006 | Sconosciuto | Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe |
| GOLIAF AIR | 05/AOC/2001 | GLE | Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe |
| ISLAND OIL EXPLORATION | 01/AOC/2008 | Sconosciuto | Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe |
| STP AIRWAYS | 03/AOC/2006 | STP | Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe |
| TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD | 02/AOC/2002 | TFK | Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe |
| TRANSCARG | 01/AOC/2009 | Sconosciuto | Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe |
| TRANSLIZ AVIATION (TMS) | 02/AOC/2007 | TMS | Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica di Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica di Sierra Leone** |
| AIR RUM, Ltd | Sconosciuto | RUM | Repubblica di Sierra Leone |
| DESTINY AIR SERVICES, Ltd | Sconosciuto | DTY | Repubblica di Sierra Leone |
| HEAVYLIFT CARGO | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica di Sierra Leone |
| ORANGE AIR REPUBBLICA DI SIERRA LEONE LTD | Sconosciuto | ORJ | Repubblica di Sierra Leone |
| PARAMOUNT AIRLINES, Ltd | Sconosciuto | PRR | Repubblica di Sierra Leone |
| SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD | Sconosciuto | SVT | Repubblica di Sierra Leone |
| TEEBAH AIRWAYS | Sconosciuto | Sconosciuto | Repubblica di Sierra Leone |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica del Sudan** |
| ALFA AIRLINES | 054 | AAJ | Repubblica del Sudan |
| ALMAJAL AVIATION SERVICE | 015 | MGG | Repubblica del Sudan |

▼**M20**

| 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 |
|---|---|---|---|
| ALMAJARA AVIATION | Sconosciuto | MJA | Repubblica del Sudan |
| ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO) | 023 | ETC | Repubblica del Sudan |
| AZZA TRANSPORT COMPANY | 012 | AZZ | Repubblica del Sudan |
| BADER AIRLINES | 035 | BDR | Repubblica del Sudan |
| FOURTY EIGHT AVIATION | 054 | WHB | Repubblica del Sudan |
| GREEN FLAG AVIATION | 017 | Unkown | Repubblica del Sudan |
| MARSLAND COMPANY | 040 | MSL | Repubblica del Sudan |
| NOVA AIRLINES | 001 | NOV | Repubblica del Sudan |
| Sudan Airways | Sconosciuto | SUD | Repubblica del Sudan |
| SUDANESE STATES AVIATION COMPANY | 010 | SNV | Repubblica del Sudan |
| SUN AIR COMPANY | 051 | SNR | Repubblica del Sudan |
| TARCO AIRLINES | 056 | Sconosciuto | Repubblica del Sudan |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Regno dello Swaziland** |
| SWAZILAND AIRLINK | Sconosciuto | SZL | Regno dello Swaziland |
| **Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:** | | | **Repubblica dello Zambia** |
| ZAMBEZI AIRLINES | Z/AOC/001/2009 | ZMA | Repubblica dello Zambia |

▼**M20**

*ALLEGATO B*

**ELENCO DEI VETTORI AEREI LE CUI ATTIVITÀ SONO SOGGETTE A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA** [1]

| Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa) | Numero del certificato di operatore aereo (COA) | Codice ICAO di designazione della compagnia aerea | Stato dell'operatore | Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni | Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione | Stato di immatricolazione |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Air Koryo | GAC-AOC/KOR-01 | KOR | DPRK | L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo TU - 204 | L'intera flotta, tranne: P-632, P-633 | Repubblica democratica popolare di Corea |
| AFRIJET [1] | 002/MTAC/ANAC-G/DSA | ABS | Repubblica gabonese | L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50, 2 aeromobili del tipo Falcon 900 | L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR | Repubblica gabonese |
| AIR ASTANA [2] | AK-0443-11 | KZR | Repubblica del Kazakhstan | L'intera flotta, tranne: aeromobili del tipo B 767; aeromobili del tipo B 757; aeromobili del tipo A319/320/321; aeromobili del tipo Fokker 50 | L'intera flotta, tranne: aeromobili all'interno della flotta di B767, aeromobili all'interno della flotta di B757, aeromobili all'interno della flotta di A319/320/321, aeromobili all'interno della flotta di Fokker 50, come indicato nel COA | Aruba (Regno dei Paesi Bassi) |
| AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD | AOC 017 | ALE | Repubblica del Ghana | L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo DC8-63F | L'intera flotta, tranne: 9G-TOP e 9G-RAC | Repubblica del Ghana |
| AIR MADAGASCAR | 5R-M01/2009 | MDG | Repubblica del Madagascar | L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Boeing B-737-300, 2 aeromobili del tipo ATR 72-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-500, 1 aeromobile del tipo ATR 42-320 e 3 aeromobili del tipo DHC 6-300 | L'intera flotta, tranne: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF | Repubblica del Madagascar |
| Air Service Comores | 06-819/TA-15/DGACM | KMD | Unione delle Comore | L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP | L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336) | Unione delle Comore |

[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.

▼M20

| Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa) | Numero del certificato di operatore aereo (COA) | Codice ICAO di designazione della compagnia aerea | Stato dell'operatore | Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni | Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione | Stato di immatricolazione |
|---|---|---|---|---|---|---|
| GABON AIRLINES ([3]) | 001/MTAC/ANAC | GBK | Repubblica gabonese | L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B-767-200 | L'intera flotta, tranne: TR-LHP | Repubblica gabonese |
| IRAN AIR ([4]) | FS100 | IRA | Repubblica islamica dell'Iran | L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo A-300, 8 aeromobili del tipo A-310, 1 aeromobile B-737 | L'intera flotta, tranne: EP-IBA<br>EP-IBB<br>EP-IBC<br>EP-IBD<br>EP-IBG<br>EP-IBH<br>EP-IBI<br>EP-IBJ<br>EP-IBM<br>EP-IBN<br>EP-IBO<br>EP-IBS<br>EP-IBT<br>EP-IBV<br>EP-IBX<br>EP-IBB<br>EP-ICE<br>EP-ICF<br>EP-IBK<br>EP-IBL<br>EP-IBP<br>EP-IBQ<br>EP-AGA | Repubblica islamica dell'Iran |
| NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG) | 003/MTAC/ANAC-G/DSA | NVS | Repubblica gabonese | L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800 | L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG | Repubblica gabonese; Repubblica del Sudafrica |
| TAAG Angola Airlines | 001 | DTA | Repubblica d'Angola | L'intera flotta, tranne: 5 aeromobili del tipo Boeing B-777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B-737-700 | L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ | Repubblica d'Angola |

([1]) Afrijet è autorizzata ad impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nell'Unione europea.
([2]) Air Astana è autorizzata a utilizzare per le sue operazioni correnti nell'UE esclusivamente gli aeromobili specifici summenzionati a condizione che 1) sia immatricolati ad Aruba e 2) tutte le modifiche al COA siano state tempestivamente comunicate alla Commissione ed a Eurocontrol.
([3]) Gabon Airlines è autorizzata ad utilizzare per le sue attuali attività all'interno della Comunità europea solo gli aeromobili specificamente indicati.
([4]) Iran Air è autorizzata a operare con destinazione Unione europea utilizzando esclusivamente gli aeromobili indicati alle condizioni stabilite al considerando 69 del regolamento (UE) n. 590/2010 (GU L 170 del 6.7.2010, pag. 15).