REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 659/2013 DELLA COMMISSIONE

del 10 luglio 2013

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri 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 [2],

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006 [3], ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione, di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005.

(2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea ("AESA") hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.

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

(4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile [4].

(5) Il comitato per la sicurezza aerea è stato aggiornato dalla Commissione in merito alle consultazioni congiunte in corso, avviate nel quadro del regolamento (CE) n. 2111/2005 e del suo regolamento di esecuzione (CE) n. 473/2006, con le autorità competenti e i vettori aerei dei seguenti Stati: Curaçao e Sint Maarten, Repubblica di Guinea, India, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Mozambico e Nepal. Il comitato per la sicurezza aerea ha inoltre ricevuto aggiornamenti della Commissione in merito a consultazioni tecniche con la Federazione russa e concernenti il monitoraggio di Bolivia, Tagikistan e Turkmenistan.

(6) Il comitato per la sicurezza aerea ha sentito le presentazioni dell'AESA in merito ai risultati dell'analisi delle relazioni degli audit effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile ("ICAO") nell'ambito dell'*Universal Safety Oversight Audit Programme* ("USOAP") dell'ICAO. Gli Stati membri sono stati invitati a dare priorità alle ispezioni a terra dei vettori aerei titolari di una licenza rilasciata presso Stati per i quali l'ICAO ha rilevato "criticità significative in materia di sicurezza" (*Significant Safety Concerns* ('SSC')) o per i quali l'AESA ha concluso che sussistono gravi carenze nel sistema di sorveglianza in materia di sicurezza. Oltre alle consultazioni avviate dalla Commissione ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005, la fissazione di priorità nelle ispezioni a terra consentirà di acquisire ulteriori informazioni in merito alle prestazioni in materia di sicurezza relative ai vettori aerei titolari di una licenza rilasciata nei suddetti Stati.

(7) Il Comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'AESA in merito ai risultati dell'analisi delle ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma *Safety Assessment of Foreign Aircraft* (SAFA), a norma del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio [5].

(8) Il comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'AESA relative ai progetti di assistenza tecnica realizzati negli Stati interessati da misure o monitoraggio di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005. Esso è stato informato in merito ai programmi e richieste di ulteriore assistenza tecnica e cooperazione per migliorare la capacità amministrativa e tecnica delle autorità dell'aviazione civile al fine di contribuire a correggere situazioni di non conformità alle norme internazionali in vigore. Gli Stati membri sono stati anche invitati a rispondere a queste richieste su base bilaterale in coordinamento con la Commissione e l'AESA. In questa occasione la Commissione ha sottolineato l'utilità di fornire informazioni alla comunità internazionale dell'aviazione, in particolare attraverso la banca dati SCAN dell'ICAO, in merito all'assistenza tecnica fornita dall'Unione e dai suoi Stati membri per migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.

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

Vettori aerei dell'Unione europea

(9) In seguito all'analisi svolta dall'AESA delle informazioni emerse dai controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei dell'Unione o da ispezioni in materia di standardizzazione effettuate dall'AESA nonché da ispezioni e audit specifici effettuati dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di applicazione delle norme e ne hanno informato in merito la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea. Il 1º dicembre 2012 la Grecia ha revocato il certificato di operatore aereo (COA) di Sky Wings e il 10 aprile 2013 la Spagna ha revocato il COA di Mint Lineas Aereas.

(10) Inoltre la Svezia ha richiamato l'attenzione del comitato sulle criticità constate su un vettore aereo, AS Avies certificato in Estonia, che ha avuto due gravi inconvenienti in Svezia nel 2013, cioè un'uscita di pista in febbraio e una perdita temporanea di potenza su entrambi i motori durante la fase di salita in maggio. Le autorità competenti dell'Estonia hanno informato il comitato di aver avviato una serie di azioni tra cui una maggiore sorveglianza, la richiesta al vettore aereo in questione di elaborare un piano di azioni correttive ("PAC") e la revisione del riconoscimento del "Safety Manager" e dell'"Accountable Manager".

Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo

(11) Dal marzo 2006 i vettori aerei certificati nella Repubblica democratica del Congo figurano nell'elenco di cui all'allegato A ([1]). Facendo seguito ad una recente iniziativa delle autorità competenti della Repubblica democratica del Congo ("ANAC") per ristabilire consultazioni attive con la Commissione e l'AESA, sono state trasmesse le necessarie prove documentali per consentire un aggiornamento completo dei vettori aerei che figurano nell'elenco di cui all'allegato A.

(12) Le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno informato la Commissione, con lettera del 12 giugno 2013, che è stata rilasciata una licenza di esercizio ai vettori aerei Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines e Waltair Aviation. Tuttavia, poiché le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo non hanno fornito elementi comprovanti che viene effettuata una sorveglianza sulla sicurezza dei suddetti vettori aerei nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che tutti i vettori aerei dell'elenco aggiornato debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

(13) Le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno inoltre comunicato, con lettera del 12 giugno 2013, che i vettori aerei Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter e Zaabu International, che in precedenza figuravano nell'elenco di cui all'allegato A, non possiedono una licenza di esercizio. Di conseguenza, si ritiene che i suddetti vettori debbano essere rimossi dall'elenco di cui all'allegato A.

(14) Le autorità competenti della Repubblica democratica del Congo hanno inoltre spiegato che, in conformità al quadro normativo nazionale, per effettuare questo tipo di operazioni è richiesto il possesso sia di una licenza di esercizio che di un COA e che finora nessuno degli operatori esistenti soddisfa entrambi i requisiti. Nel frattempo è iniziata, nell'aprile 2013, la procedura di certificazione in cinque fasi dell'ICAO per cinque operatori (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB e Kinavia) e si prevede che venga completata entro settembre 2013. Al termine di tale procedura di certificazione, l'ANAC fornirà un elenco di tutti gli operatori aerei debitamente certificati e in possesso di un COA valido.

(15) La Commissione ha preso atto dell'impegno delle autorità competenti della Repubblica democratica del Congo, in particolare del Ministro dei trasporti, e le esorta a continuare ad adoperarsi per l'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile in conformità alle norme di sicurezza internazionali, mantenendo l'impegno a sviluppare ulteriormente il dialogo attivo ristabilito recentemente.

Vettori aerei della Repubblica di Guinea

(16) Sono state avviate consultazioni formali con le autorità competenti della Repubblica di Guinea nel dicembre 2012, a seguito delle constatazioni in materia di sicurezza effettuate dall'ICAO, nel corso dell'audit eseguito nell'aprile 2012, che hanno rivelato una significativa criticità (SSC) per quanto riguarda la certificazione degli operatori aerei.

(17) In conseguenza della presentazione di un PAC, e della sua successiva accettazione e convalida da parte dell'ICAO, quest'ultima ha annunciato, il 29 maggio 2013, di aver revocato la SSC in questione.

(18) Una riunione di consultazione si è svolta nel gennaio 2013 a Bruxelles tra la Commissione, assistita dall'AESA e le autorità competenti della Repubblica di Guinea. Nel corso di tale riunione, le autorità competenti della Repubblica di Guinea hanno presentato un'esauriente rapporto sui più recenti sviluppi per quanto riguarda lo stato di attuazione del PAC trasmesso all'ICAO nel dicembre 2012.

(19) Secondo le suddette autorità, i vettori aerei Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée e Konair sono oggetto della procedura di ricertificazione. Nessuno di essi vola nello spazio aereo dell'Unione. Le suddette autorità hanno inoltre comunicato che i COA dei vettori, GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines e Sky Star Air sono stati sospesi.

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

(20) Le autorità competenti della Repubblica di Guinea si sono dichiarate d'accordo per informare regolarmente la Commissione in merito a tutti gli sviluppi significativi dei progressi nell'attuazione delle norme ICAO, permettendo così un controllo sistematico della situazione.

(21) Qualora eventuali informazioni rilevanti in materia di sicurezza dovessero segnalare rischi imminenti in conseguenza della mancanza di conformità alle norme di sicurezza internazionali, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'Indonesia

(22) Proseguono le consultazioni con le autorità competenti dell'Indonesia ("DGCA") al fine di monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Indonesia, nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza.

(23) Facendo seguito alla videoconferenza tra la Commissione, l'AESA e la DGCA del 18 ottobre 2012, la DGCA ha continuato a lavorare per migliorare il sistema indonesiano di sorveglianza in materia di sicurezza aerea e per dare seguito alle constatazioni dell'amministrazione federale dell'aviazione degli USA ("FAA") effettuate nel corso della visita di assistenza tecnica che si è svolta nel settembre 2012. Facendo seguito alla pubblicazione ufficiale della relazione della FAA, la DGCA ha tenuto una riunione con la FAA e ha concordato un PAC.

(24) Nell'aprile 2013, la DGCA ha fornito alla Commissione una copia del PAC che indicava nei dettagli i progressi realizzati e ha comunicato che era stato istituito un sistema di formazione per ispettori, che erano state effettuate revisioni dei regolamenti in materia di sicurezza aerea e che erano state approvate le istruzioni per il personale incaricato delle ispezioni per quanto riguarda le operazioni gemellate di lungo raggio (ETOPS) e in materia di navigazione basata su requisiti di prestazione/prestazioni di navigazione richieste (PBN/RNP) e che erano state redatte le istruzioni per le operazioni in condizioni meteorologiche "ogni tempo" (AWOPS).

(25) La DGCA ha confermato che la certificazione degli aeromobili, delle rotte, delle strutture di stazionamento, dell'assistenza a terra, della manutenzione, dei manuali e degli equipaggi di Citilink Indonesia, sotto il profilo amministrativo è ancora sotto la responsabilità di Garuda Indonesia.

(26) La DGCA ha inoltre fornito informazioni aggiornate concernenti alcuni vettori aerei soggetti alla sua sorveglianza. Essa ha comunicato che è stato rilasciato un certificato di operatore aereo (COA) a due nuovi vettori aerei, ovvero Martabuana Abadion il 18 ottobre 2012 e Komala Indonesia l'8 gennaio 2013 e che Intan Angkasa Air Services è stato ricertificato. Tuttavia, poiché la DGCA non ha fornito elementi che dimostrano che la sorveglianza in materia di sicurezza di questi vettori aerei è assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i vettori in questione debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

(27) Inoltre, la DGCA ha comunicato che il COA di Sebang Merauke Air Charter è stato temporaneamente sospeso il 18 settembre 2012.

(28) Inoltre, la DGCA ha comunicato, fornendo le prove che la confermano, la revoca del COA di Metro Batavia, avvenuta il 14 febbraio 2013. Di conseguenza è necessario rimuovere Metro Batavia dall'elenco di cui all'allegato A.

(29) Il 25 giugno 2013 la DGCA ha presentato un rapporto al comitato per la sicurezza aerea. Oltre a informare il comitato sulle informazioni fornite alla Commissione nell'aprile 2013, la DGCA ha confermato che tutti i possessori di COA che desiderano espandere la propria flotta hanno chiesto l'approvazione della DGCA e che, in alcune occasioni, essa è stata negata. La DGCA tuttavia non era intervenuta sui piani di espansione di Lion Air in quanto riteneva che questa compagnia avesse risorse adeguate e sotto controllo. Per quanto riguarda l'incidente occorso al Boeing B737-800 di Lion Air il 13 aprile 2013 la DGCA ha comunicato l'avvenuta pubblicazione del rapporto interinale sull'incidente. La relazione faceva tre raccomandazioni concernenti la discesa sotto i minimi, le procedure relative al trasferimento dei comandi e il relativo addestramento. La DGCA ha specificato le iniziative da essa prese per affrontare le questioni alla base dell'incidente, tra le quali lo svolgimento di un audit di sicurezza su Lion Air e l'accertamento che il vettore avesse adottato le azioni correttive in conseguenza del rapporto preliminare.

(30) Lion Air ha preso parte all'audizione e ha risposto alle domande della Commissione e del comitato per la sicurezza aerea. Lion Air ha dichiarato di essere in grado di ottenere le risorse adeguate per gestire la continua espansione della flotta ma che, per quanto riguarda gli equipaggi dei loro aeromobili, venivano accettati i requisiti minimi delle licenze sia per i comandanti che per i primi ufficiali e che non veniva richiesta un'esperienza supplementare. Per quanto riguarda l'incidente la compagnia ha dichiarato di stare attuando le raccomandazioni contenute nel rapporto interinale sull'incidente, ma che sta aspettando la relazione finale per poterne individuare le cause fondamentali. Lion Air ha dichiarato di star promuovendo la sicurezza e di aver utilizzato i dati ottenuti dal loro programma di assicurazione della qualità delle operazioni di volo (*Flight Operations Quality Assurance* ("FOQA")) per individuare i rischi. La compagnia ha dichiarato di non aver ancora ottenuto l'iscrizione nel registro IOSA dell' *International Air Transport Association*.

(31) La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno preso atto dei solidi progressi compiuti dalla DGCA e del piano per invitare la FAA ad effettuare un audit IASA nell'agosto 2013. La Commissione e il comitato per la sicurezza aerea continuano ad incoraggiare gli sforzi della DGCA rivolti al conseguimento dell'obiettivo di stabilire un sistema aeronautico pienamente conforme alle norme dell'ICAO.

(32) Per quanto riguarda Lion Air, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno osservato con preoccupazione i modesti livelli di esperienza dei piloti reclutati e utilizzati dal vettore e le risposte alle domande concernenti la gestione di sicurezza della compagnia aerea e continueranno a monitorare da vicino le prestazioni in materia di sicurezza di questo vettore.

Vettori aerei del Kazakhstan

(33) Le consultazioni con le autorità competenti del Kazakhstan sono proseguite attivamente al fine di monitorare i progressi compiuti da queste ultime nell'assicurare la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Kazakhstan nel rispetto delle norme internazionali di sicurezza.

(34) A norma del regolamento (UE) n. 1146/2012, Air Astana ha ripetutamente fornito informazioni in merito alle sue prestazioni in materia di sicurezza e alle sue modifiche alla flotta con lettere del 23 novembre 2012, del 30 gennaio 2013, del 14 marzo 2013, del 29 marzo 2013 e del 13 maggio 2013 destinate alla Commissione. Tale vettore ha inoltre fornito una copia del suo nuovo certificato di operatore aereo e delle nuove specifiche operative, rilasciato il 22 aprile 2013. A seguito degli sviluppi della flotta gli aeromobili del tipo Fokker 50 non figurano più nelle specifiche operative. Pertanto è necessario modificare di conseguenza l'allegato B del presente regolamento.

(35) Il 12 giugno 2013, la Commissione, assistita dall'AESA, ha tenuto delle consultazioni tecniche con le autorità competenti del Kazakhstan e un rappresentante di Air Astana. Nel corso della riunione le autorità competenti del Kazakhstan hanno comunicato di star procedendo in un'ambiziosa riforma del settore dell'aviazione, diretta ad allineare il quadro legislativo e normativo dell'aviazione kazakha alle norme internazionali in materia di sicurezza.

(36) Nel corso della riunione Air Astana ha fornito ulteriori informazioni in merito agli sviluppi della sua flotta per il periodo 2012-2014. In particolare, Air Astana ha informato in merito alla graduale dismissione di numerosi aeromobili e alla graduale introduzione di nuovi aeromobili nelle flotte esistenti di B767, B757 e Airbus A320, che sono già menzionati nell'allegato B del presente regolamento. Tutti gli aeromobili di recente acquisizione verranno registrati ad Aruba. Sia l'autorità competente del Kazakhstan che Air Astana si sono impegnate ad informare la Commissione non appena sia stato specificato un nuovo aeromobile nel certificato di operatore aereo di Air Astana.

(37) Inoltre, gli Stati membri e l'AESA hanno confermato che non sono emerse criticità specifiche relative ad Air Astana nelle ispezioni di rampa effettuate negli aeroporti dell'Unione nel quadro del programma SAFA.

(38) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di Air Astana ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. Qualora dai risultati di tali controlli, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse emergere che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

(39) La Commissione continua ad appoggiare l'ambiziosa riforma del sistema dell'aviazione civile intrapresa dalle autorità del Kazakhstan e invita queste ultime a continuare con determinazione i loro sforzi per l'istituzione di un sistema di sorveglianza dell'aviazione civile conforme alle norme di sicurezza internazionali. A tal fine essa incoraggia le suddette autorità a proseguire l'attuazione del PAC convenuto con l'ICAO, concentrandosi prioritariamente sulle due SSC non risolte e sulla ricertificazione di tutti gli operatori che si trovano sotto la loro responsabilità. Una volta che tali SSC siano state risolte in modo soddisfacente per l'ICAO e che l'effettiva attuazione delle norme dell'ICAO sia sufficientemente documentata, la Commissione è pronta a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una valutazione in materia di sicurezza in loco per confermare i progressi compiuti e preparare una revisione del caso presso il Comitato per la sicurezza aerea.

Vettori aerei del Kirghizistan

(40) La Commissione continuerà le consultazioni con le autorità competenti del Kirghizistan al fine di risolvere i rischi per la sicurezza, che hanno portato a restrizioni operative per tutti i vettori aerei del Kirghizistan, tra cui le capacità statali di sorveglianza della sicurezza del Kirghizistan nelle aree delle operazioni di volo e della manutenzione. In particolare, la Commissione intende assicurare che si registrino progressi per quanto riguarda alcune constatazioni dell'audit USOAP dell'ICAO del 2009, che possono avere un impatto potenziale sulla sicurezza del trasporto aereo internazionale.

(41) Il 23 maggio 2013, la Commissione, assistita dall'AESA, ha tenuto delle consultazioni tecniche con le autorità competenti del Kirghizistan allo scopo di individuare eventuali vettori aerei la cui certificazione e sorveglianza dovrebbero soddisfare le norme internazionali di sicurezza e per i quali si potrebbe prevedere un graduale allentamento delle restrizioni. A questo riguardo, le competenti autorità kirghise hanno acconsentito a cooperare per fornire informazioni che potrebbero rivelarsi utili per conseguire alcuni progressi. I rappresentanti del Kirghizistan hanno inoltre acconsentito a fornire un aggiornamento in merito alle azioni correttive prese per risolvere le constatazioni dell'ICAO non ancora risolte e che potrebbe permettere una revisione del caso.

(42) Nel corso della riunione, le autorità kirghise hanno confermato che, in data 8 novembre 2012, è stato rilasciato un certificato di operatore aereo a Sky Bishkek. Dato che le autorità competenti del Kirghizistan non hanno fornito elementi che dimostrino che la sorveglianza in materia di sicurezza del suddetto vettore viene assicurata nel rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore aereo Sky Bishkek debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.

(43) Il comitato per la sicurezza aerea invita le autorità competenti del Kirghizistan ad accelerare il processo di attuazione del PAC concordato con l'ICAO e a impiegare ogni sforzo per assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati nel Kirghizistan sia conforme alle norme di sicurezza internazionali.

(44) Una volta che i progressi nell'attuazione del PAC concordato con l'ICAO e l'effettiva attuazione delle norme dell'ICAO siano sufficientemente documentati, la Commissione è pronta a organizzare, con l'assistenza dell'AESA e il sostegno degli Stati membri, una valutazione in materia di sicurezza in loco per confermare che le autorità competenti del Kirghizistan sono in grado di esercitare le funzioni di sorveglianza in conformità alle norme internazionali e preparare una revisione del caso presso il Comitato per la sicurezza aerea.

Vettori aerei della Libia

(45) Continuano le consultazioni con l'autorità competente libica ("LYCAA") allo scopo di accertare che la Libia stia progredendo nella riforma del proprio sistema di sicurezza dell'aviazione civile, in particolare per assicurare che la sorveglianza in materia di sicurezza di tutti i vettori aerei certificati in Libia sia conforme alle norme di sicurezza internazionali.

(46) Il 25 aprile 2013, la LYCAA ha trasmesso una relazione sulle attività di ricertificazione effettuate sul vettore aereo Libyan Airlines. Tale relazione ha descritto una procedura in cinque fasi in linea con le raccomandazioni dell'ICAO ma non ha fornito prove dettagliate delle relative attività di ispezione. La Commissione ha chiesto ulteriori dettagli e il 29 aprile 2013, la LYCAA ha fornito un riepilogo delle criticità constatate assieme alle azioni intraprese da Libyan Airlines per risolvere tali criticità nelle aree sottoposte a campionamento.

(47) Il 4 giugno 2013 la LYCAA ha scritto alla Commissione informandola che Libyan Airlines non sarebbe pronta al momento per un eventuale rimozione delle restrizioni a causa di un cambiamento sopraggiunto nel management della compagnia e della conseguente necessità di valutare l'impatto di tale cambiamento sulla sicurezza operativa del vettore.

(48) Il 26 giugno 2013 il comitato per la sicurezza aerea ha sentito l'esposizione fatta dalla LYCAA. La LYCAA ha informato il comitato in merito alle azioni intraprese fino ad oggi e sui progressi compiuti nella ricertificazione di vettori aerei libici. Ha spiegato di non poter raccomandare la rimozione delle attuali restrizioni per alcun vettore aereo libico. Sono stati forniti i tempi relativi al presunto completamento della procedura di ricertificazione dei vettori. Ha affermato che la relazione sull'incidente riguardante l'Airbus A330 di Afiqiyah Airways è stata pubblicata e che la LYCAA stava discutendo con l'ICAO e con una serie di autorità aeronautiche nazionali per fornire ulteriore assistenza tecnica.

(49) La LYCAA ha confermato esplicitamente alla Commissione e al comitato per la sicurezza aerea verranno mantenute le attuali restrizioni su tutti i altri vettori aerei fino a quando non sarà stata completata tutta la procedura di ricertificazione in cinque fasi e non saranno state corrette tutte le criticità significative, e solo allora, di concerto con la Commissione e in seguito ad audizione del comitato per la sicurezza aerea, i singoli vettori aerei potrebbero essere autorizzati a riprendere i voli commerciali verso l'Unione.

(50) Inoltre, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea hanno ribadito che per ogni vettore aereo ricertificato, la LYCAA deve presentare alla Commissione informazioni dettagliate sulla procedura di ricertificazione e incontrare la Commissione e gli Stati membri per discutere nei dettagli i relativi audit, le constatazioni, le azioni correttive adottate e le iniziative di rettifica, assieme ai dettagli dei piani per la sorveglianza continua prima di eventuali accordi in merito ad un allentamento delle restrizioni. Qualora non potesse essere dimostrato in modo soddisfacente per la Commissione e gli Stati membri che la procedura di ricertificazione è stata effettivamente completata e che è attualmente in essere una sorveglianza continua sostenibile conforme alle norme dell'ICAO, la Commissione si vedrebbe costretta ad adottare misure immediate per impedire ai vettori aerei di operare nell'Unione, in Norvegia, Svizzera e Islanda.

Air Madagascar

(51) Il vettore Air Madagascar è soggetto a limitazioni operative e figura nell'elenco di cui all'allegato B ai sensi del regolamento (UE) n. 390/2011 della Commissione. Il 24 maggio 2013, il vettore Air Madagascar ha presentato la richiesta di aggiungere l'aeromobile del tipo Boeing B737 con marca di immatricolazione 5R-MFL all'elenco degli aeromobili del tipo Boeing B737 che già figurano nell'allegato B.

(52) Air Madagascar ha dichiarato e fornito le prove che le prestazioni in materia di sicurezza della sua flotta sono migliorate. Le autorità competenti del Madagascar ('ACM') hanno dichiarato che, per quanto riguarda le operazioni effettuate con gli aeromobili del tipo Boeing B737, esse sono soddisfatte dell'attuale livello di conformità dimostrato da Air Madagascar rispetto ai requisiti ICAO. Gli Stati membri e l'AESA hanno confermato che non sono state individuate criticità specifiche nelle ispezioni di rampa effettuate negli aeroporti dell'Unione nel quadro del programma SAFA.

(53) Tenendo conto del livello di sicurezza delle operazioni effettuate da Air Madagascar con gli aeromobili del tipo Boeing B737 e conformemente ai criteri comuni, la Commissione, seguendo il parere del comitato per la sicurezza aerea, ritiene che l'aeromobile del tipo Boeing B737 con marca di immatricolazione 5R-MFL dovrebbe essere autorizzato a volare nell'Unione. Pertanto, è necessario modificare l'allegato B per permettere l'operatività dell'aeromobile del tipo Boeing B737 con marca di immatricolazione 5R-MFL.

(54) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di Air Madagascar ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

Vettori aerei della Repubblica islamica di Mauritania

(55) Tutti i vettori aerei certificati in Mauritania sono stati rimossi dall'allegato A nel dicembre 2012 ([1]) alla luce di numerosi fattori: gli importanti progressi riferiti dalle autorità competenti della Mauritania ("ANAC") nella rettifica delle carenze individuate dall'ICAO riguardanti la conformità agli standard internazionali, la rettifica delle carenze individuate nella certificazione iniziale del vettore Mauritania Airlines International ("MAI"), la conferma che MAI riprenderà i voli verso l'Unione solo verso Las Palmas de Gran Canaria, Spagna, dopo il febbraio 2013, e l'impegno della Commissione a effettuare una visita di valutazione in materia di sicurezza in loco per verificare la corretta attuazione delle misure comunicate da ANAC e MAI.

(56) La Commissione ha effettuato la visita di valutazione in materia di sicurezza aerea in loco in Mauritania tra il 14 e il 18 aprile 2013, con l'assistenza dell'AESA e l'assistenza tecnica degli Stati membri.

(57) Durante la visita, ANAC ha fornito alla squadra di valutazione le prove del suo risoluto impegno e della capacità di rispettare le norme di sicurezza aerea dell'ICAO e di assumersi le proprie responsabilità per quanto riguarda la certificazione e la sorveglianza dei vettori aerei sotto la sua responsabilità in modo sostenibile. In particolare, la squadra di valutazione ha ritenuto che l'ANAC abbia dimostrato che sono stati realizzati progressi nell'attuazione del suo PAC finalizzato a rispettare le norme ICAO, che essa dispone del personale qualificato, dei regolamenti e delle procedure nazionali necessari, che essa gestisce e attua un piano di sorveglianza completa e adeguata e che dispone di un sistema diretto ad affrontare le criticità individuate in materia di sicurezza. Tali considerazioni sono state tratte tenendo conto delle attuali dimensioni e livello di attività limitati dell'industria aeronautica in Mauritania e della recente ristrutturazione della ANAC.

(58) La squadra di valutazione ha inoltre effettuato una ispezione di MAI, constatando la capacità della compagnia aerea di rispettare le norme di sicurezza aerea dell'ICAO per le operazioni di volo, specialmente in materia di aeronavigabilità, qualifiche e addestramento, manuali e procedure di sicurezza nonché l'identificazione e la risoluzione di questioni di sicurezza individuate durante il controllo interno ed esterno, come nelle attività di monitoraggio svolte dall'ANAC.

(59) Tuttavia, il gruppo incaricato della valutazione ha inoltre rilevato che l'ANAC e MAI dovevano proseguire l'effettiva applicazione di determinate norme internazionali, in particolare per quanto riguarda la formazione specifica e periodica del personale tecnico, l'adattamento e l'aggiornamento di manuali, procedure e liste di controllo, il monitoraggio sistematico e la documentazione di tutte le attività di sorveglianza continua, il miglioramento del sistema di notifica e di analisi degli inconvenienti. MAI dovrebbe inoltre attuare il proprio sistema di gestione di sicurezza ('SMS') e l'analisi dei dati di volo.

(60) ANAC e MAI sono state sentite dal comitato per la sicurezza aerea il 26 giugno 2013. Nel corso della riunione ANAC e MAI hanno fornito particolari in merito ai progressi compiuti al fine di affrontare le raccomandazioni individuate nel corso della visita in loco. L'ANAC ha comunicato gli aggiornamenti concernenti le sue procedure, la "check list", il programma di addestramento e sorveglianza nonché il programma di formazione. Essa ha inoltre fornito le prove di ispezioni mirate effettuate su MAI, di una vasta campagna di sensibilizzazione concernente la comunicazione degli inconvenienti e ha informato in merito ad una maggiore accesso alle informazioni da parte dei costruttori di motori. ANAC ha spiegato di stare esercitando una stretta sorveglianza su MAI, che comprende numerosi controlli di rampa e l'adozione di severe misure di applicazione delle norme quando ciò si riveli necessario.

(61) MAI ha riferito di aver iniziato i suoi voli verso Las Palmas de Gran Canaria l'8 maggio 2013 e di aver inoltre elaborato un piano di azione diretto ad attuare tutte le raccomandazioni formulate dalla squadra di valutazione. La maggior parte delle azioni previste dal piano è stata portata a termine, tra cui l'aggiornamento dei manuali, l'introduzione di nuove procedure e la nomina del titolare del posto di gestore della qualità e della sicurezza. MAI ha riconosciuto che l'attuazione del "SMS" stava progredendo ma che esso non era ancora pienamente operativo.

(62) Le prime due ispezioni di rampa effettuate dalla Spagna su aeromobili MAI, l'8 e il 22 maggio 2013, hanno evidenziato una serie di criticità, riguardanti principalmente le condizioni di manutenzione, ma il loro numero e gravità sono diminuiti durante una terza ispezione di rampa eseguita il 12 giugno. La Spagna ha confermato che MAI aveva fornito delle informazioni relative alla risoluzione delle constatazioni rimaste aperte, che erano ancora oggetto di valutazione da parte della Spagna.

(63) Il comitato per la sicurezza aerea ha apprezzato i miglioramenti compiuti da ANAC e MAI nell'attuazione delle norme di sicurezza internazionali esortandoli a proseguire l'azione di miglioramento con la stessa determinazione. È stato chiesto ad entrambe di trasmettere relazioni periodiche alla Commissione, almeno due volte all'anno, in merito ai loro progressi nell'ottemperare ai requisiti dell'ICAO e nell'attuare le raccomandazioni ancora aperte, in particolare per quanto riguarda la notifica degli inconvenienti e l'analisi del sistema per ANAC e l'attuazione del "SMS" e dell'analisi dei dati di volo per

([1]) Considerandi da 71 a 81 del regolamento di esecuzione (UE) n. 1146/2012 della Commissione (GU L 333 del 5.12.2012, pag. 7).

MAI. ANAC si è impegnata ad informare la Commissione in merito a nuove compagnie aeree commerciali che verrebbero da essa certificate.

(64) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie, da effettuarsi sugli aeromobili di vettori aerei titolari di licenze rilasciate in Mauritania, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

(65) Qualora da tali controlli, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse risultare che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei del Mozambico

(66) Le competenti autorità del Mozambico (Istituto dell'aviazione civile del Mozambico – "IACM") e i rappresentanti del vettore aereo Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) hanno avuto un incontro con la Commissione e l'AESA a Bruxelles, il 31 maggio 2013. IACM ha presentato una relazione esauriente sullo stato attuale di attuazione del PAC trasmesso all'ICAO. LAM ha presentato una relazione approfondita sulla attuale situazione di adozione delle norme di sicurezza internazionali nella loro struttura e operazioni giornaliere, nonché sui propri piani di espansione.

(67) Le competenti autorità del Mozambico hanno esposto nei dettagli la struttura interna e l'organico della loro organizzazione e hanno descritto la portata e il tipo delle loro attività. Sono stati esaminati e collocati nel contesto del PAC concordato con l'ICAO i diversi flussi di attività passate e in corso, assieme alle rispettive scadenze. La maggior parte di queste azioni hanno un termine di attuazione a metà giugno 2013. Il numero e il volume di tali interventi, come pure le scadenze ravvicinate, dimostrano un fermo impegno delle autorità ma potrebbero richiedere una ricalendarizzazione per consentire una attuazione sostenibile. Le autorità sono sembrate pienamente coscienti della situazione e stanno rivedendo alcune delle scadenze previste nel PAC, una versione riveduta del quale verrà presto trasmessa all'ICAO. Le aree più importanti che verranno affrontate solo nel 2014 o 2015 riguardano aspetti specifici del quadro normativo, questioni residue di tipo organizzativo nella struttura interna dell'autorità e questioni di aeronavigabilità. Tutti gli operatori sono stati sottoposti alla procedura di ricertificazione in cinque fasi, al termine della quale 8 operatori (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) sono ora pienamente certificati e 5 (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) hanno avuto il proprio COA sospeso.

(68) I rappresentanti di LAM hanno effettuato una presentazione dettagliata della società, includendo una descrizione della sua struttura interna, dell'organico e della portata delle operazioni e hanno descritto le attività di addestramento nonché i vari partenariati operativi conclusi dalla compagnia. La compagnia ha stabilito partenariati strategici con altre compagnie aeree in Portogallo, Kenya, Sud Africa, Angola, Zambia ed Etiopia (Moçambique Expresso MEX è una filiale posseduta al 100%), organizzazioni di addestramento (in Sud Africa ed Etiopia) e organizzazioni di manutenzione (in Portogallo, Brasile, Sud Africa e Kenya). Sono stati descritti i sistemi di gestione della sicurezza interna unitamente alla attuazione programmata delle prossime fasi. La Fase I (Programmazione e organizzazione) è stata pressoché completata nel 2011 (alcune attività in corso saranno concluse nel 2014). La Fase II (Procedure di reazione) è stata attuata per la maggior parte tra il 2005 e il 2009, con 2 procedure da completare entro il 2014. La maggior parte delle azioni appartenenti alla Fase III (Procedure proattive e preventive) sono in corso, con la data di completamento fissata al 2014-2015, mentre 3 delle procedure sono state attuate nel 2009. La maggior parte della Fase IV (Assicurazione di sicurezza operativa e miglioramento continuo) è prevista per il periodo 2014-2015, con una procedura già completata nel 2009.

(69) LAM ha inoltre fornito informazioni in merito a strategia e piani di espansione tra cui nuove rotte ed evoluzione della flotta.

(70) Il comitato per la sicurezza aerea ha apprezzato i progressi riferiti dalle autorità competenti del Mozambico nella rettifica delle carenze individuate dall'ICAO e ne ha incoraggiato gli sforzi per completare il lavoro di istituzione di un sistema di aviazione pienamente conforme alle norme ICAO.

Vettori aerei del Nepal

(71) I risultati dell'audit effettuata dall'ICAO nel maggio 2009 hanno evidenziato che il Nepal non rispetta la maggior parte delle norme di sicurezza internazionali. Anche se non sono state individuate SSC, l'audit ha dimostrato che l'autorità competente del Nepal non era in grado di assicurare l'effettiva applicazione delle norme di sicurezza internazionali nelle aree delle operazioni di volo, dell'aeronavigabilità e delle indagini sugli incidenti e che sussistevano significative criticità che incidevano sulla capacità del paese anche nelle aree della legislazione primaria in materia di aviazione e dei regolamenti sull'aviazione civile, dell'organizzazione dell'aviazione civile e del rilascio delle licenze e dell'addestramento del personale.

(72) In un periodo di due anni (dall'agosto 2010 al settembre 2012) si sono verificati in Nepal cinque incidenti mortali, che hanno coinvolto alcuni cittadini dell'UE, con aeromobili registrati in Nepal. Inoltre, nel 2013, si sono verificati altri tre incidenti.

(73) Le consultazioni con le autorità competenti del Nepal sono iniziate nell'ottobre 2012, sulla base delle carenze in materia di sicurezza individuate dall'audit USOAP dell'ICAO nel maggio 2009 e dell'alto numero di incidenti mortali verificatosi in un breve arco di tempo. Nessun vettore aereo nepalese opera nell'Unione.

(74) Nell'ambito delle consultazioni, la Commissione ha ricevuto la documentazione delle attività di sorveglianza programmate e svolte dalle autorità competenti del Nepal per gli anni 2012 e 2013. Dall'esame di tale documentazione è emerso che sussitevano alcune carenze in materia di sicurezza e che le attività di sorveglianza sembravano insufficienti per quanto riguarda il controllo dei rischi individuati in materia di sicurezza.

(75) La Commissione, assistita dall'AESA, ha tenuto delle consultazioni tecniche con le autorità competenti del Nepal ("CAAN") a Bruxelles il 30 maggio 2013. Nel corso di tali consultazioni CAAN ha spiegato la situazione nei dettagli e ha fornito informazioni relative al controllo dei rischi di sicurezza. Le spiegazioni fornite dal Nepal hanno rivelato che le attività di sorveglianza erano più complete di quanto risultasse dalla precedente documentazione inviata dal Nepal. CAAN ha inoltre fornito informazioni sul seguito dato alle raccomandazioni delle relazioni di indagine sugli incidenti e su diverse iniziative in materia di sicurezza. Quest'ultime includevano la fissazione di vari obiettivi di sicurezza. Un'attuazione effettiva di tutte le iniziative di sicurezza dovrebbe portare ad un miglioramento della sorveglianza e ad un miglior controllo dei rischi di sicurezza. Le informazioni fornite da CAAN durante la riunione saranno verificate da un'ulteriore revisione della documentazione.

(76) Alla consultazione tecnica ha partecipato anche il vettore aereo SITA Air Plc Ltd che ha fornito informazioni sulle proprie attività in materia di sicurezza e sull'interazione con CAAN. SITA Air aveva subito un incidente mortale nel settembre 2012 e ha illustrato le conclusioni tratte da tale incidente.

(77) Per CAAN e il settore aeronautico del Nepal rimangono aperte diverse sfide, tra cui fattori come il reclutamento e il mantenimento di personale sufficiente e competente presso CAAN e l'effettuazione di operazioni aeree in un ambiente montagnoso e estremamente difficile. CAAN ha dimostrato di stare lavorando per affrontare queste sfide e la Commissione continuerà pertanto a monitorare la situazione in Nepal.

(78) L'ICAO effettuerà una missione di coordinamento e convalida in loco ("ICVM") in Nepal nel luglio 2013 e sembra opportuno attendere i risultati di tale attività dell'ICAO prima di completare la valutazione della situazione sotto il profilo della sicurezza in Nepal.

(79) Qualora dai risultati dell'audit dell'ICAO o da qualsiasi altra informazione pertinente dovesse risultare che i rischi in materia di sicurezza non sono adeguatamente contenuti, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei delle Filippine

(80) Le consultazioni con le autorità competenti delle Filippine (CAAP) continuano allo scopo di confermare le azioni correttive adottate dalla CAAP per affrontare i problemi di sicurezza evidenziati dagli audit condotti sia dall'ICAO che dalla Federal Aviation Administration degli Stati Uniti (FAA) nel 2012 e 2013.

(81) CAAP ha comunicato che l'ICAO aveva effettuato un ICVM nel febbraio 2013, e che il 1º marzo 2013 l'ICAO ha scritto alla CAAP informandola che le azioni correttive adottate dalle Filippine avevano affrontato e risolto le due SSC individuate, in primo luogo, durante l'audit USOAP dell'ICAO nell'ottobre 2009 e, in secondo luogo, nel corso dell'ICVM condotto nell'ottobre 2012.

(82) Di conseguenza, il 16 aprile 2013, la Commissione, assistita dall'AESA e dai rappresentanti degli Stati membri, ha tenuto una riunione con CAAP e i vettori aerei Philippine Airlines e Cebu Pacific Airways per discutere i progressi compiuti nell'affrontare le questioni ancora aperte individuate dall'ICAO, dalla FAA e dall'Unione durante la visita in loco effettuata dalla Commissione nell'ottobre 2010.

(83) Nel corso della riunione, CAAP ha confermato di aver introdotto una procedura di certificazione in cinque fasi, unitamente ad una procedura di riconvalida che era in corso per tutti gli attuali vettori aerei. 7 grandi vettori e 9 piccoli avevano completato tale procedura tra cui il vettore Philippine Airlines (PAL) e Cebu Pacific Air. CAAP ha informato in merito all'introduzione di un'impostazione a due sistemi per la sorveglianza del vettore aereo, con un ufficio di gestione dei certificati ("CMO"), istituita con un organico di ispettori composto da 24 persone per sorvegliare solo PAL e Cebu Pacific Air, in quanto gli altri vettori aerei sono soggetti al controllo dei dipartimenti Operazioni e Aeronavigabilità.

(84) CAAP ha inoltre spiegato che stava affrontando la questione della sostenibilità del sistema migliorando le retribuzioni del personale per attrarre personale ispettivo dal settore. Sono stati inoltre realizzati corsi di formazione per ispettori. Tuttavia, la CAAP non ha formalmente ispezionato né i sistemi di gestione della qualità ("QMS") o l'SMS dei vettori aerei sotto la loro supervisione.

(85) PAL ha comunicato di avere una flotta di 44 aeromobili (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) oltre ad altri 68 aeromobili ordinati (44 Airbus A321, 20 A330, e 4 A340). Il loro SMS aveva l'obiettivo di ridurre gli eventi che incidono negativamente sugli standard di sicurezza del 10% rispetto all'anno precedente. Sono stati esaminati i dati relativi al controllo dei dati di volo ("FDM") dal 95 al 100% dei voli, con enfasi su eventi relativi ad avvicinamenti non stabilizzati e al "sistema di avviso di prossimità del terreno" (GPWS). I loro QMS hanno effettuato 260 ispezioni nel 2012 con 94 constatazioni a carico di procedure di compagnie che si differenziavano da quelle effettuate dalla CAAP in quanto era stato individuato un maggior numero di problemi relativi all'addestramento. Cebu Pacific Air ha comunicato

che la crescita della flotta era del 7% all'anno. Nel 2013 hanno ricevuto 2 aeromobili Airbus A330 per iniziare voli di lungo raggio in giugno e l'obiettivo era di disporre di una flotta di 47 aeromobili entro la fine del 2013. In conseguenza dell'incontro la Commissione, assistita dagli Stati membri ha condotto una visita in loco nelle Filippine tra il 3 e il 7 giugno 2013.

(86) Le conclusioni della visita sono state che CAAP doveva ancora familiarizzarsi con le moderne tecniche di gestione della sicurezza aerea sia per quanto riguarda i vettori da essa controllati che sul piano interno. Nell'area delle operazioni sussiste insufficiente attenzione per i fattori umani e le procedure SMS.

(87) È emerso chiaramente dalla visita, tuttavia, che mentre restava un lavoro considerevole da fare all'interno di CAAP, il direttore generale per l'aviazione civile sta prendendo delle iniziative chiare per assicurare che CAAP divenga più efficiente nel suo lavoro quotidiano. Inoltre, è stato osservato che vi sono programmi per affrontare la questione di un organico ispettivo che sta invecchiando, migliorando le retribuzioni per facilitare le assunzioni dal settore e utilizzando esperti esterni per ridurre il rischio di lacune nella sorveglianza dei vettori aerei. Riassumendo, la sorveglianza esercitata da CAAP sui suoi vettori aerei è essenzialmente corretta sebbene permangano alcune lievi carenze in particolare nelle aree dell'addestramento, della standardizzazione, della gestione della qualità e dei sistemi di gestione della sicurezza.

(88) Nel caso dei vettori aerei, sia PAL che Cebu Pacific Air sono stati in grado di dimostrare di possedere una effettiva procedura di gestione della sicurezza e di essere in grado di assicurare la conformità ai pertinenti regolamenti di sicurezza. Tuttavia, al momento della visita, Cebu Pacific Air ha subito un incidente che ha sollevato dei dubbi in merito al suo controllo delle operazioni di volo. In conseguenza Cebu Pacific Air ha deciso di non partecipare all'audizione del comitato per la sicurezza aerea al fine di concentrarsi sulla soluzione dei problemi di sicurezza che emergono dalle indagini di sicurezza attualmente in corso.

(89) Durante la visita CAAP ha aggiornato l'elenco degli attuali COA, indicando che attualmente sono certificati da CAAP 32 vettori aerei. È necessario aggiornare di conseguenza l'allegato A.

(90) Il 26 giugno 2013 il comitato per la sicurezza aerea ha sentito l'esposizione fatta da CAAP e da PAL. CAAP ha specificato le azioni in corso per assicurare la sostenibilità, includendo la soluzione delle questioni relative alle risorse umane, la fornitura di attrezzature IT, la produzione di un programma di sicurezza statale, l'aggiornamento della legislazione e il miglioramento dell'addestramento in particolare per quanto riguarda gli SMS.

(91) PAL, oltre a trattare i punti sollevati nella riunione del 16 aprile 2013, ha comunicato le azioni intraprese per rispondere alle osservazioni fatte durante la visita in loco. Per quanto riguarda i suoi piani di espansione ha riconosciuto che l'assunzione di un numero idoneo di piloti costituirebbe una sfida ma ha osservato che nuovi aeromobili sostituirebbero quelli più vecchi e di conseguenza il ritmo di espansione sarebbe gestibile.

(92) Tenendo conto della sorveglianza di sicurezza fornita da CAAP e della capacità di PAL di assicurare un'effettiva rispondenza ai pertinenti regolamenti di sicurezza aerea, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore aereo Philippine Airlines dovrebbe essere rimosso dall'allegato A.

(93) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie da effettuarsi sugli aeromobili di PAL ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012. Qualora dai risultati di tali controlli, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse emergere che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

(94) Tuttavia, la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea sono stati ben impressionati dalle iniziative prese da CAAP per affrontare le questioni di sicurezza ancora aperte e continueranno a monitorare da vicino la situazione al fine di svolgere ulteriori esami del caso nei futuri comitati per la sicurezza aerea.

Vettori aerei della Federazione russa

(95) Gli aeromobili utilizzati da alcuni vettori aerei certificati nella Federazione russa e che volano negli aeroporti nell'Unione sono sottoposti a ispezioni di rampa SAFA prioritarie per verificarne la conformità alle norme di sicurezza internazionali. Le autorità competenti degli Stati membri e l'AESA continuano ad informare i loro omologhi della Federazione russa in merito alle criticità individuate e le invita ad adottare provvedimenti per correggere tutti i casi di non conformità alle norme ICAO.

(96) Nel frattempo la Commissione prosegue il dialogo sulle questioni di sicurezza aerea con le autorità competenti della Federazione russa, in particolare per garantire che gli attuali rischi derivanti da una modesta prestazione sotto il profilo della sicurezza dei vettori aerei certificati nella Federazione russa siano adeguatamente contenuti.

(97) Il 13 giugno 2013, la Commissione, assistita dall'AESA e da diversi Stati membri, ha tenuto una riunione con i rappresentati della Agenzia federale russa per il trasporto aereo ("FATA") nel corso della quale quest'ultima ha fornito un aggiornamento sulle misure intraprese dall'autorità e dai vettori aerei interessati per risolvere le criticità

individuate nel corso delle ispezioni di rampa SAFA. In particolare, FATA ha dichiarato che un vettore aereo era stato sottoposto a controllo speciale mentre ad un altro era stato revocato il COA.

(98) Durante la riunione, FATA ha comunicato che durante i primi sei mesi del 2013 Vim Airlines aveva subito frequenti ispezioni concludendo che secondo i risultati degli audit Vim Airlines operava a livelli di sicurezza accettabili. Per quanto riguarda Red Wings, FATA ha comunicato che in seguito alla sospensione del suo COA nel febbraio 2013, questo vettore aveva attraversato importanti sviluppi a livello societario. Inoltre, in funzione dell'esito dell'ispezione del vettore, che era in corso al momento della riunione, le operazioni di volo commerciali avrebbero potuto essere nuovamente autorizzate. La Commissione ha raccomandato un controllo approfondito del livello di idoneità di Red Wings ad effettuare operazioni di volo commerciali verso l'UE prima che tali operazioni vengano nuovamente autorizzate e ha chiesto informazioni in proposito prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.

(99) Successivamente alla riunione FATA ha fornito ulteriori informazioni. In particolare, essa ha riferito che Red Wings era stata nuovamente autorizzata ad effettuare operazioni di volo commerciali a partire dal 17 giugno 2013.

(100) La Commissione, l'AESA e gli Stati membri continueranno a monitorare da vicino la prestazioni di sicurezza dei vettori aerei, certificati nella Federazione russa, che operano verso l'Unione. La Commissione continuerà a scambiare informazioni relative alla sicurezza con le autorità competenti russe al fine di confermare che le criticità emerse dalle ispezioni di rampa SAFA sono state adeguatamente risolte dai vettori aerei interessati.

(101) Qualora dalle ispezioni di rampa, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse risultare che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Sudan

(102) Le consultazioni con l'autorità per l'aviazione civile del Sudan ("SCAA") sono proseguite con l'obiettivo di confermare che il Sudan sta progredendo nel suo lavoro di riforma del sistema di sicurezza dell'aviazione civile al fine di risolvere le criticità in materia di sicurezza individuate dall'ICAO nel corso dell'audit USOAP del 2006 e dell'audit ICVM effettuato nel dicembre 2011. Tali audit hanno evidenziato una SSC relativa alla procedura di certificazione per il rilascio di certificati di operatore aereo.

(103) Il 3 gennaio 2013, SCAA ha informato la Commissione di aver migliorato le proprie capacità di sorveglianza, incluso il sistema di certificazione e supervisione dei vettori aerei, le imprese di manutenzione e le imprese di addestramento approvate. Pertanto, a seguito di un audit ICVM del maggio 2012, l'ICAO aveva rimosso la SSC.

(104) Successivamente, la Commissione, assistita dall'AESA ha tenuto una riunione con SCAA il 29 aprile 2013. SCAA ha comunicato di essere divenuta un'organizzazione autonoma con un proprio bilancio, che i miglioramenti al sistema di sicurezza aereo sudanese sono avvenuti attraverso il ricorso a esperti esterni e che essa stava attivamente reclutando a livello locale e migliorando i trattamenti economici per poter essere competitiva con il settore. SCAA ha dichiarato che solo 6 vettori hanno ricevuto la certificazione per effettuare voli internazionali (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways e Tarco Air) mentre altri 7 vettori sono limitati alle operazioni nazionali. SCAA ha informato sui risultati della ICVM del maggio 2012, e ha osservato che il livello dell'attuazione effettiva delle norme ICAO è ora elevato, in particolare per quanto riguarda le operazioni di volo e l'aeronavigabilità.

(105) SCAA ha comunicato inoltre di aver condotto una valutazione del rischio concernente la continuità delle operazioni di vecchi aeromobili di costruzione sovietica, che ha portato al fermo operativo del 50% di questi aeromobili registrati in Sudan.

(106) Il 4 giugno 2013 SCAA ha fornito alla Commissione una copia del loro registro dei COA che riporta 18 vettori aerei, per 6 dei quali il COA è stato sospeso. Sono stati forniti particolari sulla revoca dei COA di Attico Airlines (COA n. 023); Sudanese States Aviation Company (COA n. 010); Azza Air Transport (COA n. 012); Almajarah Aviation (COA n. 049); Helilift (COA n. 042); e Feeder Airlines (COA n. 050). Sulla base delle informazioni fornite da SCAA è necessario aggiornare di conseguenza l'allegato A.

(107) Il 25 giugno 2013 SCAA ha presentato un rapporto al comitato per la sicurezza aerea. SCAA era accompagnata dal Direttore generale della Commissione per l'aviazione civile araba ("ACAC"), che ha riconosciuto che l'elenco di sicurezza dell'UE può agire da catalizzatore per gli Stati affinché affrontino problemi di sicurezza, ha osservato il vantaggio per gli Stati di lavorare assieme in un contesto regionale ed ha sottolineato il sostegno che l'ACAC fornisce a questo riguardo.

(108) SCAA, oltre alle osservazioni fatte durante la riunione del 29 aprile 2013, ha informato il comitato in merito al programma, concernente il personale ispettivo, relativo alla frequentazione del corso per ispettori dell'ICAO, nei mesi di luglio e agosto 2013, e la rimozione, prevista per il luglio 2013, di tutti gli aeromobili dei tipi Tupolev Tu134 e Antonov An12 dal registro sudanese degli aeromobili. SCAA ha inoltre comunicato che tutti i vettori aerei in Sudan dovranno essere conformi ai requisiti di sicurezza entro il 2013.

(109) Il comitato per la sicurezza aerea ha apprezzato gli importanti progressi riferiti dalle autorità competenti del Sudan nella correzione delle carenze individuate dall'ICAO ma ha riconosciuto che vi è ancora della strada da fare per arrivare ad una situazione in cui sia SCAA che i vettori aerei sotto la sua sorveglianza siano in grado di assicurare la piena rispondenza alle norme ICAO. La Commissione continuerà pertanto a monitorare da vicino i progressi compiuti da SCAA al fine di riesaminare il caso nei futuri comitati per la sicurezza aerea.

Conviasa

(110) Un vettore aereo certificato nella Repubblica bolivariana del Venezuela, Conviasa, è stato sottoposto a divieto operativo dall'aprile 2012, in conseguenza delle prestazioni estremamente modeste emerse nei controlli SAFA, dei diversi incidenti subiti e dell'assenza di un'adeguata risposta alle richieste di informazioni presentate dal comitato per la sicurezza aerea. In seguito a ciò, la Commissione ha concordato con le autorità competenti del Venezuela, il 18 giugno 2012, una tabella di marcia per risolvere le carenze individuate in materia di sicurezza e permettere un riesame della decisione dell'Unione.

(111) Le consultazioni con l'autorità per l'aviazione civile del Venezuela ("INAC") sono continuate nel 2013 al fine di confermare che il Venezuela sta progredendo nel suo lavoro di ulteriore miglioramento della sorveglianza degli operatori aerei e assicurare che Conviasa continui a lavorare per migliorare il suo status di sicurezza per rispondere pienamente agli standard internazionali richiesti.

(112) Nel maggio 2013, le autorità competenti del Venezuela hanno fornito alla Commissione, attraverso le competenti autorità spagnole, una serie di osservazioni scritte che specificano l'attuazione di alcune delle azioni contenute nella tabella di marcia concordata nel giugno 2012.

(113) Successivamente, la Commissione, assistita dall'AESA ha tenuto una riunione con l'INAC il 7 giugno 2013. Conviasa ha comunicato nei dettagli i miglioramenti apportati al fine di correggere le constatazioni delle precedenti ispezioni SAFA, gli insegnamenti tratti e le raccomandazioni provenienti dagli incidenti, nonché le modifiche introdotte a seguito dell'ultimo audit INAC. In particolare, Conviasa ha evidenziato il proprio sistema di controlli prima del volo del tipo SAFA e i miglioramenti apportati al proprio sistema di gestione della sicurezza, alla qualità generale, alle procedure di manutenzione e di aeronavigabilità continua. Conviasa ha inoltre informato sui propri programmi di espansione e di rinnovo della flotta per i prossimi anni, con il graduale ritiro dei vecchi aeromobili del tipo Boeing B737-200 e B737-300 e l'accelerazione dell'introduzione già iniziata del nuovo aeromobile del tipo Embraer ERJ 190.

(114) L'INAC ha informato in merito alla sua struttura e ai suoi meccanismi interni, ha fornito informazioni dettagliate sulle procedure esistenti per trattare i risultati dei controlli UE SAFA dei vettori aerei venezuelani e ha riferito sulla programmazione e attuazione delle proprie attività di sorveglianza, che includeranno presto ispezioni di rampa sui propri vettori nazionali. INAC ha inoltre spiegato che la recente missione ICVM dell'ICAO, che si è svolta dal 22 al 28 maggio 2013, dovrebbe portare ad un miglioramento dell'attuale livello di attuazione delle norme ICAO del paese.

(115) INAC ha illustrato la propria posizione al comitato per la sicurezza aerea il 26 giugno 2013. Essa ha riferito al comitato in merito ai punti discussi nella riunione svoltasi il 7 giugno 2013.

(116) Anche Conviasa ha illustrato la propria posizione al comitato per la sicurezza aerea il 26 giugno 2013. Essa ha informato il comitato in merito ai punti discussi nella riunione del 7 giugno 2013 e ha sottolineato che, qualora le fosse consentito riprendere le operazioni nell'Unione, adotterebbe una modalità mista di operazioni, combinando l'esercizio dei propri Airbus A340-200 con una modalità "wet lease" di un tipo di aeromobile equivalente.

(117) Sulla base dell'audit condotta dalla Spagna e la recente visita dell'ICAO nonché delle presentazioni fatte dall'INAC e da Conviasa, il comitato per la sicurezza aerea ha apprezzato gli importanti e vasti progressi compiuti nella correzione delle carenze individuate dal comitato per la sicurezza aerea nel 2012. Tenendo conto dei suddetti progressi, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Conviasa debba essere rimosso dall'elenco di cui all'allegato A.

(118) Gli Stati membri verificheranno l'effettivo rispetto delle norme di sicurezza pertinenti attraverso ispezioni di rampa prioritarie, da effettuarsi sugli aeromobili dei vettori aerei titolari di licenze rilasciate in Venezuela, ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012.

(119) Qualora da tali controlli, o da qualsiasi altra informazione pertinente, dovesse risultare che le norme di sicurezza internazionali non sono rispettate, la Commissione sarà costretta ad intervenire a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005.

(120) Nel contesto dell'aggiornamento degli allegati, l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 riconosce la necessità di decisioni da prendere rapidamente e, se del caso, con urgenza, date le implicazioni in termini di sicurezza. Esperienza fatta con l'aggiornamento degli allegati ha anche dimostrato che è essenziale, per la tutela dei dati sensibili e per ridurre al minimo gli impatti commerciali, che le decisioni prese nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco siano pubblicate ed entrino in vigore con la massima rapidità dopo la loro adozione.

(121) Il regolamento (CE) n. 474/2006 deve quindi essere modificato di conseguenza.

(122) 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*.

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

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2013

Per la Commissione,
a nome del presidente
Siim KALLAS
Vicepresidente

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 aereo
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	COA 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	COA 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	COA 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	COA 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	TEJ	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.

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
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 N. 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA N. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	Sconosciuto	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 sorveglianza dell'applicazione 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	EKJ	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	TSG	Repubblica del Congo

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
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 (DRC)**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ 002/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ 007/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 029/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 051/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 048/09	ABB	Repubblica democratica del Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0078/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 059/2012	EXY	Repubblica democratica del Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)

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
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0126/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 0027/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 0082/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0051/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ 0060/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0011/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ 00/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)

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
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	Repubblica democratica del Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	Repubblica democratica del Congo (DRC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Gibuti**
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Guinea equatoriale, compresi i seguenti:			**Guinea equatoriale**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinea equatoriale

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
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Sconosciuto	Guinea equatoriale
TANGO AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	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 No 004	ERT	Stato di Eritrea
NASAIR ERITREA	COA N. 005	NAS	Stato di Eritrea
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica di Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia, 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	CTV	Repubblica di Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica di Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica di Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica di Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica di Indonesia
HEAVY LIFT	135-042	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Repubblica di Indonesia

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 di Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Sconosciuto	Repubblica di Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Repubblica di Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica di Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica di Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Sconosciuto	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
MARTABUANA ABADION	135-049	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
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

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
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
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Repubblica del Kazakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Repubblica del Kazakhstan
LUK AERO (EX 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

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
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 responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme del Kirghizistan, compresi i seguenti:			**Repubblica del Kirghizistan**
SKY BISHKEK	Sconosciuto	BIS	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
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
IMPRESA STATALE DELL'AVIAZIONE, CHE DIPENDE DAL MINISTERO DELLE SITUAZIONI DI EMERGENZA (SAEMES)	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
AIR BISHKEK (EX EASTOK AVIA)	15	EAA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Repubblica del Kirghizistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
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.			**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	EKG	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	SVG	Repubblica gabonese
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Mozambico responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica del Mozambico**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico

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
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Sconosciuto	Repubblica del Mozambico
CR AVIATION	MOZ-14	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	KYY	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
TTA SARL	MOZ-16	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, ad eccezione di Philippine Airlines, compresi i seguenti:			**Repubblica delle Filippine**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Repubblica delle Filippine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Repubblica delle Filippine

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
CM AERO SERVICES	20110401	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
LION AIR	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MAGNUM AIR	2012051	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
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	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/COA/2008	ACH	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/COA/2007	BGI	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
EXECUTIVE JET SERVICES	03/COA/2006	EJZ	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/COA/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
GOLIAF AIR	05/COA/2001	GLE	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/COA/2008	Sconosciuto	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
STP AIRWAYS	03/COA/2006	STP	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/COA/2002	TFK	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
TRANSCARG	01/COA/2009	Sconosciuto	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/COA/2007	TLZ	Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Repubblica di Sierra Leone, compresi i seguenti:			**Repubblica di 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
BADER AIRLINES	035	BDR	Repubblica del Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Repubblica del Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Repubblica del Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Repubblica del Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Repubblica del Sudan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Repubblica del Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Repubblica del Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Repubblica del Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	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 sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			**Repubblica dello Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/COA/001/2009	ZMA	Repubblica dello Zambia

ALLEGATO B

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AIR KORYO	GAC-COA/KOR-01	KOR	Repubblica democratica popolare di Corea	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 Boeing B 767, aeromobili del tipo Boeing B 757, aeromobili del tipo Airbus A319/320/321	L'intera flotta, tranne: gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B767, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Boeing B757, come indicato nel COA; gli aeromobili all'interno della flotta di Airbus A319/320/321, come indicato nel COA	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	COA 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: 3 aeromobili del tipo Boeing B737-300, 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-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Repubblica del Madagascar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Unione delle Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Unione delle Comore
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica gabonese

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo Airbus A300, 8 aeromobili del tipo Airbus A310, 1 aeromobile Boeing B737	L'intera flotta, tranne: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Repubblica islamica dell'Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica gabonese	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL-601, 1 aeromobile del tipo HS-125-800	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica gabonese; Repubblica del Sud Africa
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 5 aeromobili del tipo Boeing B777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B737-700	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 specifici indicati per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione.
([2]) Per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione Air Astana è autorizzata unicamente a utilizzare i tipi specifici di aeromobili indicati, a condizione che siano immatricolati ad Aruba e che tutte le modifiche al COA siano tempestivamente comunicate alla Commissione ed a Eurocontrol.
([3]) Gabon Airlines è autorizzata ad impiegare unicamente gli aeromobili specifici indicati per il suo attuale livello di operazioni nell'Unione.
([4]) Iran Air è autorizzato ad operare con destinazione l'Unione 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).