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

►B

REGOLAMENTO (CE) N. 474/2006 DELLA COMMISSIONE

del 22 marzo 2006

che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14)

Modificato da:

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

▼B

REGOLAMENTO (CE) N. 474/2006 DELLA COMMISSIONE

del 22 marzo 2006

che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE ([1]), in particolare l'articolo 3,

considerando quanto segue:

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

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

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

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

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

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

([2]) Istituito dall'articolo 12 Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4).

▼B

Air Bangladesh

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

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

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

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

Air Koryo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

Ariana Afghan Airlines

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

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

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

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

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

BGB Air

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

Buraq Air

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

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

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

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

Air Service Comores

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

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

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

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

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

▼B

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

GST Aero Air Company

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

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

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

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

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

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

Phoenix Aviation

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

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

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

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

▼B

Phuket Airlines

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

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

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

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

Reem Air

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

Silverback Cargo Freighters

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

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

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

Vettori aerei della Repubblica democratica del Congo

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

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

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

([1]) BCAA-2005-36

▼B

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

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

Vettori aerei della Guinea equatoriale

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

— mancata adozione di norme applicabili alle attività aeronautiche;

— mancata sorveglianza sulle attività autorizzate;

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

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

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

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

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

Vettori aerei della Liberia

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

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

▼B

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

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

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

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

Vettori aerei della Sierra Leone

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

Vettori aerei dello Swaziland

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

Considerazioni generali sui vettori aerei inclusi nell'elenco

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

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

Vettori aerei non inclusi nell'elenco

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

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

▼B

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

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

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

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

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

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

Articolo 2

Divieti operativi

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

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

▼B

Articolo 3

Attuazione

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

Articolo 4

Entrata in vigore

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

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

▼M16

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO TOTALE NEL TERRITORIO DELL'UE [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	AOC 023	MAG	Repubblica del Ghana
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regno di Cambogia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica islamica di Afghanistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Repubblica islamica di Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Repubblica islamica di Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Repubblica islamica di Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Sconosciuto	PIR	Repubblica islamica di Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Repubblica islamica di Afghanistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines incluso nell'allegato B, ossia:			**Repubblica d'Angola**
AEROJET	015	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	004	DCD	Repubblica d'Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	003	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ALADA	005	RAD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	011	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
PHA	019	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
RUI & CONCEICAO	012	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SAL	013	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

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

▼M16

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SERVISAIR	018	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	014	SOR	Repubblica d'Angola
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Repubblica del Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	n.p.	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, ossia:			**Repubblica del Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Sconosciuto	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (RDC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Repubblica democratica del Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Repubblica democratica del Congo (RDC)

▼M16

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Repubblica democratica del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

▼M16

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Gibuti**
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Guinea equatoriale**
CRONOS AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Sconosciuto	CEL	Guinea equatoriale
EGAMS	Sconosciuto	EGM	Guinea equatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea equatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.p.	Guinea equatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	n.p.	Guinea equatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica d'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia e Metro Batavia, ossia:			**Repubblica d'Indonesia**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica d'Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica d'Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica d'Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Repubblica d'Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia

▼M16

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
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica d'Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica d'Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica d'Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica d'Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MEGANTARA	121-025	MKE	Repubblica d'Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica d'Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica d'Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Repubblica d'Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica d'Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica d'Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica d'Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica d'Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica d'Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica d'Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakstan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, ossia:			**Repubblica del Kazakstan**
AERO AIR COMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Repubblica del Kazakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakstan
AIR DIVISION OF EKA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakstan

▼**M16**

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR FLAMINGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Sconosciuto	AKS	Repubblica del Kazakstan
ALMATY AVIATION	Sconosciuto	LMT	Repubblica del Kazakstan
ARKHABAY	Sconosciuto	KEK	Repubblica del Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Repubblica del Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Repubblica del Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Repubblica del Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Repubblica del Kazakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Repubblica del Kazakstan
AVIA-JAYNAR	Sconosciuto	SAP	Repubblica del Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Sconosciuto	BBS	Repubblica del Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Repubblica del Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Repubblica del Kazakstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Repubblica del Kazakstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Repubblica del Kazakstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Repubblica del Kazakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Repubblica del Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Repubblica del Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Sconosciuto	KZE	Repubblica del Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Repubblica del Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Repubblica del Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Repubblica del Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Repubblica del Kazakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Repubblica del Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Repubblica del Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Repubblica del Kazakstan
KAZAIRWEST	Sconosciuto	KAW	Repubblica del Kazakstan
KAZAVIA	Sconosciuto	KKA	Repubblica del Kazakstan
KAZAVIASPAS	Sconosciuto	KZS	Repubblica del Kazakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Repubblica del Kazakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Repubblica del Kazakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Sconosciuto	KOV	Repubblica del Kazakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakstan
PRIME AVIATION	Sconosciuto	PKZ	Repubblica del Kazakstan
SAMAL AIR	Sconosciuto	SAV	Repubblica del Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Repubblica del Kazakstan
SEMEYAVIA	Sconosciuto	SMK	Repubblica del Kazakstan

▼M16

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
SCAT	AK-0350-08	VSV	Repubblica del Kazakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Repubblica del Kazakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Repubblica del Kazakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Repubblica del Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Sconosciuto	JTU	Repubblica del Kazakstan
ZHERSU AVIA	Sconosciuto	RZU	Repubblica del Kazakstan
ZHEZKAZGANAIR	Sconosciuto	KZH	Repubblica del Kazakstan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Repubblica del Kirghizistan**
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
ASIAN AIR	36	AAZ	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
CAAS	13	CBK	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Repubblica del Kirghizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KIRGHIZISTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN AIRLINE	Sconosciuto	KGA	Repubblica del Kirghizistan
MAX AVIA	33	MAI	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Repubblica del Kirghizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	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 della Repubblica del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inclusi nell'allegato B, ossia:			**Repubblica del Gabon**
AFRIC AVIATION		Sconosciuto	Repubblica del Gabon

▼M16

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Repubblica del Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Repubblica del Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Repubblica del Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Repubblica del Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Repubblica del Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica islamica di Mauritania responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Repubblica islamica di Mauritania**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Repubblica islamica di Mauritania
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Repubblica delle Filippine**
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Repubblica delle Filippine
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
BEACON	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Repubblica delle Filippine
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CM AERO	4AN2000001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CORPORATE AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
HUMA CORPORATION	2009014	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine

▼M16

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
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Repubblica delle Filippine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Repubblica delle Filippine
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Repubblica delle Filippine
WORLD AVIATION, CORP.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
YOKOTA AVIATION, INC.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZENITH AIR, INC.	2009012	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Repubblica delle Filippine
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di São Tomé e Príncipe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**São Tomé e Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe

▼M16

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/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Repubblica del Sudan**
SUDAN AIRWAYS	Sconosciuto	SUD	Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Repubblica del Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Repubblica del Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Repubblica del Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Repubblica del Sudan
ALMAJARA AVIATION	Sconosciuto	MJA	Repubblica del Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Repubblica del Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Repubblica del Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Repubblica del Sudan
TARCO AIRLINES	056	Sconosciuto	Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Swaziland**

▼**M16**

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
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ossia:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

▼M16

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-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Tu-204	L'intera flotta, tranne: P-632 e P-633	DPRK
AFRIJET (1)	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Repubblica del Gabon	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 del Gabon
AIR ASTANA (2)	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo B 767; 4 aeromobili del tipo B 757; 10 aeromobili del tipo A319/320/321; 5 aeromobili del tipo Fokker 50	L'intera flotta, tranne: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Repubblica del Ghana	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo DC8-63F	L'intera flotta, tranne: 9G-TOP e 9G-RAC	Repubblica del Ghana
AIR 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 del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B-767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica del Gabon

(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.

▼**M16**

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 A300, 8 aeromobili del tipo A310, 1 aeromobile 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 del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger CL601; 1 aeromobile del tipo HS-125-800	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica del Gabon; Repubblica del Sudafrica
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 3 aeromobili del tipo Boeing B-777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B-737-700	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Repubblica d'Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucraina	L'intera flotta tranne un aeromobile del tipo MD-83	L'intera flotta, tranne: UR-CFF	Ucraina

(1) Afrijet è autorizzato ad impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nell'Unione europea.
(2) Air Astana è autorizzato ad impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nell'Unione europea.
(3) Gabon Airlines è autorizzato ad impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nell'Unione europea.
(4) Iran Air può operare a destinazione dell'Unione europea solo utilizzando l'aeromobile indicato alle condizioni stabilite al considerando 69 del regolamento (UE) n. 590/2010 (GU L 170 del 6.7.2010, pag. 15).