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

▼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.

Air Bangladesh

(6) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico della compagnia Air Bangladesh con riferimento a

([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

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.

(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.

([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

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.

(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.

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

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

▼B

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.

(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 ([3]).

(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 sicu-

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222
([3]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

▼B

rezza 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 ([1]) 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.

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 ([2]).

(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

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

([2]) 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

▼B

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 ([1]).

(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 ([2]).

(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.

(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 ([3]).

([1]) 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

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

([3]) BCAA-2005-36

▼B

(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.

(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.

[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).

▼B

— 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 ([1]) 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:

— 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 ([2]) 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 ([3]).

(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 con-

([1]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14-18 maggio 2001).
([2]) ICAO Council working paper C-WP/12471.
([3]) 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).

▼B

trollo 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 ([1]).

(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 ([2]). 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 ([3]) 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.

([1]) DGAC/F-2004 n. 315, 316

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

([3]) 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.

▼B

(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 ([1]).

(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 ([2]).

(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]) LFV-S-04-0037

([2]) 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.

(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

[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

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.

(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

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

▼B

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.

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.

▼M6

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO TOTALE NEL TERRITORIO DELLA COMUNITÀ ([1])

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR KORYO	Sconosciuto	KOR	Repubblica democratica popolare di Corea (DPRK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Repubblica islamica dell'Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucraina
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Repubblica democratica del Congo (RDC), compresi i seguenti:		—	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)

([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 assoggettato a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

▼**M6**

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
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Firma ministeriale (ordinanza 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

▼M6

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
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Guinea equatoriale, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea equatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Guinea equatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale

▼M6

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
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guinea equatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare dell'Indonesia, compresi i seguenti:			Indonesia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Indonesia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Sconosciuto	Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Indonesia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Sconosciuto	Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Sconosciuto	Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Sconosciuto	Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Sconosciuto	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Sconosciuto	Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Sconosciuto	Indonesia
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Indonesia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Sconosciuto	Indonesia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesia

▼M6

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
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Indonesia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Sconosciuto	Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Sconosciuto	Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Indonesia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Repubblica del Kirghizistan, compresi i seguenti:		—	Repubblica del Kirghizistan
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
BOTIR AVIA	10	BTR	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
ESEN AIR	2	ESD	Repubblica del Kirghizistan
GALAXY AIR	12	GAL	Repubblica del Kirghizistan

▼M6

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
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Repubblica del Kirghizistan
INTAL AVIA	27	INL	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Repubblica del Kirghizistan
MAX AVIA	33	MAI	Repubblica del Kirghizistan
OHS AVIA	09	OSH	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Liberia	—	—	Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare della Sierra Leone, compresi i seguenti:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Sconosciuto	BVU	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 responsabili della sorveglianza regolamentare dello Swaziland, compresi i seguenti:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Sconosciuto	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Sconosciuto	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Sconosciuto	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Sconosciuto	Sconosciuto	Swaziland

▼**M6**

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
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Sconosciuto	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland

▼M6

ALLEGATO B

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

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile	Contrassegno di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AIR BANGLADESH	17	BGD	Repubblica popolare del Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne D6-CAM (851336)	Comore
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Repubblica democratica del Congo (RDC)	L'intera flotta, tranne: B767-266 ER	L'intera flotta, tranne: 9Q-CJD (cons. n. 23 178)	Repubblica democratica del Congo (RDC)

([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 assoggettato a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.