

- (9) Le competenti autorità della Repubblica islamica del Pakistan hanno acconsentito a fornire alle autorità dello Stato membro dell'aeroporto di destinazione e alla Commissione, prima della ripresa delle operazioni di ciascun singolo aeromobile in questione, un rapporto sull'ispezione sotto il profilo della sicurezza da esse condotta sull'aeromobile prima della sua operazione. Al ricevimento del rapporto, lo Stato membro interessato può, se necessario, imporre un divieto operativo all'aeromobile a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2111/2005. All'arrivo, l'aeromobile va sottoposto a una ispezione a terra SAFA completa e il relativo rapporto va trasmesso senza indugio alla Commissione che lo inoltra agli altri Stati membri. Gli Stati membri intendono procedere a ulteriori verifiche dell'effettivo rispetto delle pertinenti norme in materia di sicurezza mediante sistematiche ispezioni a terra del vettore in questione.
- (10) I restanti aeromobili della flotta di tale vettore aereo non soddisfano ancora pienamente le pertinenti norme di sicurezza e devono pertanto restare iscritti nell'allegato B in attesa che siano colmate le carenze esistenti. Una visita di controllo in loco dovrebbe essere organizzata prima di ulteriori revisioni delle restrizioni operative imposte nei confronti del vettore, allo scopo di verificare la piena applicazione del piano di riassetto e i suoi progressi. Sia il vettore sia le competenti autorità hanno confermato di accettare tale visita.
- (14) Pur riconoscendo gli sforzi compiuti dal vettore al fine di individuare le azioni necessarie a correggere la sua situazione sotto il profilo della sicurezza, nonché la disponibilità alla cooperazione evidenziata sia dal vettore sia dalle competenti autorità dell'aviazione civile dell'Angola, la Commissione ritiene che il vettore non abbia completato in misura soddisfacente l'attuazione di un piano d'azione correttivo adeguato.
- (15) Pertanto sulla base dei criteri comuni si è concluso che TAAG Angola Airlines non soddisfa le pertinenti norme di sicurezza. Tale vettore dovrebbe essere assoggettato a un divieto per la totalità delle sue operazioni e dovrebbe essere incluso nell'allegato A.

#### TAAG — Angola Airlines

- (11) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore TAAG Angola Airlines certificato in Angola. Tali carenze sono state individuate dalla Francia nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA. La ricorrenza di tali risultati delle ispezioni comprova la sussistenza di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza <sup>(1)</sup>.
- (12) Il vettore TAAG Angola Airlines si è dimostrato incapace di porre rimedio alle carenze individuate sotto il profilo della sicurezza in risposta alle richieste avanzate dalla Francia, nonostante le garanzie fornite dal vettore e dalle sue competenti autorità come comprovato dal persistere di tali carenze. Le competenti autorità dell'Angola hanno inoltre dimostrato, nonostante le garanzie fornite, una insufficiente capacità di far rispettare le pertinenti norme di sicurezza.
- (13) Le competenti autorità dell'Angola si sono dimostrate incapaci di applicare e di far rispettare le pertinenti norme in materia di sicurezza quando sono stati espressi timori circa la sicurezza delle operazioni del vettore TAAG certificato in quello Stato.
- (17) Esistono gravi e comprovate carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Volare Aviation certificato in Ucraina. Tali carenze sono state individuate dai Paesi Bassi nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA e sono state confermate da ispezioni a terra eseguite in altri Stati membri. La ricorrenza di tali risultati delle ispezioni comprova la sussistenza di carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza <sup>(2)</sup>.
- (18) Volare Aviation si è dimostrata incapace di porre rimedio alle carenze sistemiche sotto il profilo della sicurezza in risposta alle richieste avanzate dai Paesi Bassi, come dimostra l'insufficiente piano d'azione correttivo presentato per ovviare a tali carenze.
- (19) Le competenti autorità dell'Ucraina si sono dimostrate incapaci di applicare e di far rispettare le pertinenti norme in materia di sicurezza quando sono stati espressi timori circa la sicurezza delle operazioni del vettore Volare Aviation certificato in tale Stato.

#### Volare Aviation

- (16) I Paesi Bassi hanno presentato alla Commissione una richiesta di aggiornare l'elenco comunitario a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2111/2005 al fine di imporre un divieto operativo all'intera flotta del vettore Volare Aviation.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2003-419, DGAC/F-2003-1026, DGAC/F-2005-394, DGAC/F-2005-1185, DGAC/F-2006-27, DGAC/F-2006-566, DGAC/F-2006-1598, DGAC/F-2006-1966, DGAC/F-2006-2087, DGAC/F-2006-2069, DGAC/F-2007-418, DGAC/F-2007-838, DGAC/F-2007-841, DGAC/F-2007-1113, DGAC/F-2007-1141.

<sup>(2)</sup> BCAA-2004-58, CAA-N-2006-228, CAA-N-2007-56, CAA-N-2007-73, CAA-NL-2005-37, CAA-NL-2006-243, CAA-NL-2007-1, CAA-NL-2007-2, CAA-NL-2007-3, CAA-NL-2007-23, CAA-NL-2007-24, CAA-NL-2007-44, CAA-NL-2007-45, CAA-NL-2007-46, CAA-NL-2007-47, CAA-NL-2007-48, CAA-UK-2007-31, CAAFIN-2004-14, CAAFIN-2004-27, DGAC-E-2006-1131, DGAC-E-2006-1386, DGAC-E-2007-376, DGAC/F-2006-138, DGAC/F-2006-830, DGAC/F-2006-1041, DGAC/F-2006-1928, DGAC/F-2007-446, DGAC/F-2007-738, DGAC/F-2007-739, ENAC-IT-2004-477, ENAC-IT-2005-118, ENAC-IT-2006-299, ENAC-IT-2006-445, LBA/D-2004-425, LBA/D-2006-697, MOTLUX-2005-7.