REGULAMENTUL (CE) NR. 715/2008 AL COMISIEI

din 24 iulie 2008

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE [1], în special articolul 4,

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 a stabilit lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității, menționată în capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 [2].

(2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și cu articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a normelor de aplicare pentru lista comunitară a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității, menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 [3], un stat membru a solicitat actualizarea listei comunitare.

(3) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre au comunicat Comisiei informații pertinente pentru actualizarea listei comunitare. Informații pertinente au fost comunicate de asemenea de țări terțe. Pe această bază, lista comunitară ar trebui actualizată.

(4) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză fie direct, fie, în cazul în care acest lucru nu a fost posibil, prin intermediul autorităților responsabile de supravegherea lor reglementară, indicând principalele fapte și considerente care vor sta la baza unei decizii de a le impune o interdicție de exploatare pe teritoriul Comunității sau de a modifica condițiile unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus în lista comunitară.

(5) Comisia a dat transportatorilor aerieni respectivi posibilitatea de a consulta documentele furnizate de către statele membre, de a prezenta comentarii scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei în termen de 10 zile lucrătoare, precum și în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană, instituit în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile [4].

(6) Comisia, precum și, în anumite cazuri, unele dintre statele membre au consultat autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni în cauză.

(7) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ar trebui modificat în consecință.

Mahan Air

(8) După cum se menționează în considerentul 41 din Regulamentul nr. 331/2008 al Comisiei și la invitația transportatorului Mahan Air, o echipă de experți europeni a efectuat o misiune de anchetă în Republica Islamică Iran în perioada 16-20 iunie 2008, cu scopul de a verifica implementarea de către transportator a măsurilor corective destinate să soluționeze deficiențele de siguranță depistate anterior. Raportul indică progresul important făcut de transportator ca urmare a includerii sale în lista comunitară și a confirmat faptul că transportatorul a încheiat implementarea măsurilor corective necesare pentru rezolvarea tuturor deficiențelor de siguranță care au stat la baza interdicției.

(9) Raportul indică de asemenea că și alte deficiențe ar putea afecta menținerea navigabilității unei părți a flotei transportatorului, cu excepția celor două aeronave de tip Airbus A-310 înmatriculate în Franța (F-OJHH și F-OJHI). Unele măsuri aflate în curs de implementare, precum introducerea unui nou software și numirea unui nou manager pentru departamentul de inginerie și a unui nou manager responsabil cu calitatea, au drept scop să împiedice reapariția unor asemenea neregularități în viitor. Comisia a luat de asemenea notă de intenția transportatorului de a exploata, pe teritoriul Comunității, numai cele două aeronave înmatriculate în Franța.

[1] JO L 344, 27.12.2005, p. 15.
[2] JO L 84, 23.3.2006, p. 14. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 331/2008 (JO L 102, 12.4.2008, p. 3).
[3] JO L 84, 23.3.2006, p. 8.
[4] JO L 373, 31.12.1991, p. 4. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 8/2008 al Comisiei (JO L 10, 12.1.2008, p. 1).

(10) Pe baza criteriilor comune, se estimează că Mahan Air a implementat toate măsurile necesare pentru respectarea standardelor de siguranță pertinente și, prin urmare, poate fi retras din anexa A. Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape activitatea transportatorului respectiv. Statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță pertinente, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor respectivului transportator, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008 al Comisiei din 16 aprilie 2008 de punere în aplicare a Directivei 2004/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la stabilirea priorității pentru inspecția la sol a aeronavelor care folosesc aeroporturile comunitare ([1]).

Transportatori aerieni din Republica Gaboneză

(11) Există dovezi verificate referitoare la deficiențe de siguranță grave ale unora dintre transportatorii aerieni certificați în Republica Gaboneză. OACI a efectuat, în 2007, o evaluare universală a supravegherii siguranței și a raportat un număr ridicat de deficiențe importante referitoare la capacitatea autorităților aviației civile din Republica Gaboneză de a-și îndeplini responsabilitățile de supraveghere a siguranței aeriene. Peste 93% din standardele OACI nu erau implementate la momentul finalizării auditului OACI.

(12) Există dovezi verificate referitoare la importante deficiențe de siguranță repetate ale transportatorilor aerieni care sunt certificați în Republica Gaboneză și care operează în interiorul Comunității. Aceste deficiențe au fost constatate de autoritățile competente din Franța, în timpul inspecțiilor la sol realizate în cadrul programului SAFA ([2]).

(13) Regatul Unit a comunicat Comisiei că, ținând cont de rezultatele raportului de audit al OACI, a refuzat, la data de 4 aprilie 2008, acordarea unei autorizații de exploatare companiei Gabon Airlines Cargo, având în vedere criteriile comune, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. În plus, în contextul suspiciunilor create în urma raportului OACI în privința capacității Republicii Gaboneze de a exersa o supraveghere corespunzătoare a siguranței la transportatorii licențiați de aceasta, Regatul Unit a depus, la 7 aprilie 2008, o cerere de actualizare a listei comunitare, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006, cu scopul de a impune o interdicție de exploatare tuturor transportatorilor certificați de autoritățile competente din Republica Gaboneză.

(14) Ținând cont de rezultatele auditului realizat de OACI și de cererea Regatului Unit, Comisia a consultat autoritățile competente din Gabon în legătură cu acțiunile pe care acestea le-au întreprins pentru a remedia deficiențele constatate de către OACI și de către statele membre. Autoritățile competente din Gabon au reacționat prompt la îngrijorarea exprimată, făcând cunoscut angajamentul lor față de luarea tuturor măsurilor necesare pentru a implementa standardele aplicabile ale OACI și pentru a asigura respectarea acestor standarde cât mai repede posibil. În plus, autoritățile competente din Gabon au furnizat Comisiei dovezi referitoare la adoptarea unui nou cod al aviației civile în mai 2008, la elaborarea unor reglementări specifice privind exploatarea, în materie de navigabilitate și operațiuni și au informat că s-a luat decizia de a înființa o agenție independentă a aviației civile (ANAC), decizie care urmează să fie promulgată în iulie 2008. Aceste inițiative importante, pe care Republica Gaboneză le-a luat într-un mod rapid și eficace, au asigurat un sistem al aviației civile complet nou, care ar putea fi implementat până în decembrie 2008. Autoritățile competente din Gabon au informat de asemenea Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană că s-a încheiat un contract cu OACI, pe o durată de un an începând din iulie 2008, pentru ca această organizație să ajute Gabonul la elaborarea noului său sistem de supraveghere a aviației civile.

(15) În perioada de tranziție, înainte ca ANAC să devină pe deplin funcțională și ca transportatorii aerieni să fie recertificați în temeiul noului cadru legislativ și instituțional, Republica Gaboneză a informat Comisia și Comitetul pentru Siguranța Aeriană că s-au luat o serie de măsuri imediate, precum retragerea certificatului de operator aerian (AOC) al Gabon Airlines Cargo, la 13 iunie 2008, impunerea de limitări de exploatare pentru respectivii transportatori aerieni gabonezi în privința zborurilor către Comunitate, cu scopul de a le interzice acestora să utilizeze aeronavele înmatriculate în afara Republicii Gaboneze, obligația de a inspecta, înainte de zbor, toate aeronavele cu plecare din aeroporturile gaboneze și cu destinația în Comunitate, cele aflate într-o stare nesatisfăcătoare fiind reținute la sol până în momentul remedierii deficiențelor de siguranță.

(16) Evaluarea situației certificatelor de operator aerian ale transportatorilor aerieni Solenta Aviation Gabon, Sky Gabon, Nouvelle Air Affaires Gabon, SCD Aviation, Nationale et Régionale Transport, Air Services SA, Air Tourist (Allegiance) de către Comisie a evidențiat motive de îngrijorare cu privire la specificațiile tehnice ale acestora. În special, domeniul de exploatare permite efectuarea de operațiuni la nivel mondial, cu toate că autoritățile competente din Gabon afirmă că acestea sunt limitate la Gabon și/ sau la subregiune. În plus, operațiunile par să fie limitate la regulile de zbor la

([1]) JO L 109, 19.4.2008, p. 7.
([2]) DGAC/F-2007-1595, DGAC/F-2007-1950, DGAC/F-2007-2291, DGAC/F-2008-176, DGAC/F-2008-405, DGAC/F-2008-44.

vedere (VFR), ceea ce ar fi necorespunzător pentru a opera în condiții de siguranță în Europa. Autoritățile competente din Gabon au menționat faptul că intenționează să clarifice rapid situația. Având în vedere că evaluarea situației privind siguranța în Republica Gaboneză se va face în cadrul următoarei întruniri a Comitetului pentru Siguranța Aeriană și în urma recertificării transportatorilor respectivi în conformitate cu standardele OACI, Comisia consideră că aceștia ar trebui să fie supuși unei interdicții de exploatare și, prin urmare, incluși în anexa A pe baza criteriilor comune.

(17) Pe baza rezultatelor inspecțiilor la sol efectuate în aeroporturile comunitare în cadrul programului SAFA, a angajamentului autorităților competente din Gabon de a încheia contracte cu inspectori externi care să realizeze inspecții sistematice la sol înainte de zborurile internaționale către Comunitate, precum și a deciziei guvernului gabonez de a interzice aceste zboruri în cazul constatării unor deficiențe de siguranță, Comisia consideră că ar trebui autorizate operațiunile în cadrul Comunității ale celorlalți doi transportatori aerieni, Gabon Airlines și Afrijet, cu condiția ca zborurile să se limiteze strict la nivelul actual și la aeronavele utilizate în prezent. Pe baza criteriilor comune, ei ar trebui, prin urmare, incluși în anexa B.

(18) Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape activitatea acestor doi transportatori. Statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță pertinente, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor transportatorilor respectivi, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008. Comisia intenționează să verifice, în cooperare cu statele membre, implementarea satisfăcătoare a măsurilor anunțate printr-o vizită la fața locului efectuată în timp util.

Transportatori aerieni din Republica Kârgâzstan

(19) Autoritățile din Republica Kârgâzstan au furnizat Comisiei informații, indicând faptul că au acordat un certificat de operator aerian transportatorilor aerieni Valor Air și Artik Avia. Întrucât autoritățile respective au dovedit o lipsă a capacității de a realiza o supraveghere adecvată a siguranței în cazul transportatorilor aerieni pe care i-au certificat, acești doi transportatori ar trebui de asemenea incluși în anexa A.

(20) Autoritățile din Republica Kârgâzstan au furnizat Comisiei dovezi din care rezultă că au retras certificatul de operator aerian al transportatorilor aerieni Botir Avia, Intal Avia și Air Central Asia. Întrucât acești transportatori și-au încetat, în consecință, activitatea, ei ar trebui retrași din anexa A.

Cubana de Aviación SA

(21) După cum se menționează în considerentul 24 din Regulamentul nr. 331/2008, autoritățile competente din Republica Cuba au informat Comisia, la 19 iunie 2008, că echipamentul E-GPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System*) a fost instalat pe aeronavele de tip Iliușin IL-62, cu numerele de înmatriculare CU-T1284 și CU T1280, ale transportatorului Cubana de Aviación. Aeronava de tip IL-62, cu numărul de înmatriculare CU-T1283, a fost retrasă din serviciu, deoarece și-a atins limita de viață. În plus, autoritățile competente din Republica Cuba au informat Comisia că au verificat faptul că toate deficiențele de siguranță depistate anterior au fost soluționate în mod eficient de transportatorul aerian respectiv.

(22) Comisia a examinat aceste informații și consideră că măsurile sunt adecvate pentru soluționarea tuturor deficiențelor de siguranță constatate anterior la aeronavele exploatate de Cubana de Aviación în cadrul Comunității. Statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță pertinente, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor transportatorului respectiv, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

Iran Air

(23) Există dovezi verificate ale nerespectării de către transportatorul Iran National Airlines (Iran Air), care operează în interiorul Comunității, a standardelor de siguranță specifice, stabilite prin Convenția de la Chicago. Aceste deficiențe au fost constatate de autoritățile competente din Austria, Franța, Germania, Italia, Țările de Jos, Suedia, Regatul Unit și Elveția, în timpul inspecțiilor la sol realizate în cadrul programului SAFA [1].

[1] ACG-2007-63, ACG-2007-90, ACG-2007-139, ACG-2008-58, ACG-2008-105, DGAC/F-2004-198, DGAC/F-2004-456, DGAC/F-2004-1218, DGAC/F-2005-194, DGAC/F-2005-523, DGAC/F-2005-1333, DGAC/F-2006-197, DGAC/F-2006-404, DGAC/F-2006-531, DGAC/F-2006-767, DGAC/F-2006-1696, DGAC/F-2007-185, DGAC/F-2007-575, DGAC/F-2007-1064, DGAC/F-2007-1802, DGAC/F-2007-2074, DGAC/F-2007-2254, DGAC/F-2007-2471, DGAC/F-2008-303, DGAC/F-2008-732, LBA/D-2004-42, LBA/D-2004-359, LBA/D-2004-780, LBA/D-2005-504, LBA/D-2005-521, LBA/D-2005-593, LBA/D-2006-234, LBA/D-2006-425, LBA/D-2007-463, LBA/D-2007-520, LBA/D-2007-536, LBA/D-2007-724, LBA/D-2008-209, LBA/D-2008-278, LBA/D-2008-441, ENAC-IT-2004-349, ENAC-IT-2005-85, ENAC-IT-2005-168, ENAC-IT-2005-349, ENAC-IT-2006-843, ENAC-IT-2007-387, ENAC-IT-2007-417, ENAC-IT-2007-572, ENAC-IT-2007-637, ENAC-IT-2008-104, CAA-NL-2004-91, CAA-NL-2004-92, CAA-NL-2005-15, CAA-NL-2005-36, CAA-NL-2005-117, CAA-NL-2007-190, CAA-NL-2008-43, SCAA-2005-32, SCAA-2005-57, SCAA-2007-60, CAA-UK-2004-24, CAA-UK-2004-150, CAA-UK-2004-158, CAA-UK-2004-208, CAA-UK-2005-34, CAA-UK-2008-76, CAA-UK-2008-100, FOCA-2005-308, FOCA-2007-494.

(24) Transportatorul a prezentat o serie de măsuri corective care au fost propuse autorităților competente din statele membre menționate, precum și un plan de măsuri corective conceput pentru a soluționa, într-un mod sistematic, deficiențele care afectează diversele domenii aflate în responsabilitatea transportatorului. La invitația acestuia și a autorităților competente din Republica Islamică Iran, o echipă de experți europeni a întreprins o misiune de anchetă în perioada 16-20 iunie 2008, cu scopul de a verifica implementarea de către transportator a diverselor măsuri corective. Raportul indică faptul că transportatorul a înființat o secție, în cadrul departamentului său de garantare a calității, a cărei atribuție este de a monitoriza și rectifica deficiențele de siguranță constatate, precum și de a analiza principala cauză a acestora, cu scopul de a preveni reapariția lor.

(25) Pe baza criteriilor comune, se estimează că Iran Air implementează în mod continuu toate măsurile necesare pentru rezolvarea satisfăcătoare a tuturor deficiențelor de siguranță constatate anterior, în conformitate cu standardele de siguranță pertinente. Prin urmare, nu sunt necesare acțiuni suplimentare în acest stadiu. Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape activitatea acestui transportator. Statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță pertinente, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor transportatorului respectiv, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

Yemenia – Yemen Airways

(26) Există dovezi verificate ale nerespectării de către transportatorul Yemenia – Yemen Airways în cadrul operațiunilor din interiorul Comunității a standardelor de siguranță specifice, stabilite prin Convenția de la Chicago. Aceste deficiențe au fost constatate de autoritățile competente din Franța, Germania și Italia în timpul inspecțiilor la sol realizate în cadrul programului SAFA ([1]).

(27) Yemenia a încheiat un contract cu producătorul de aeronave Airbus, în baza căruia acesta din urmă va asigura experți tehnici și auditori care să formeze personalul (piloții și inginerii) și să monitorizeze activitatea transportatorului în două domenii specifice, și anume întreținere și inginerie, precum și exploatarea aeronavelor. Transportatorul a fost auditat de către Airbus în aceste două domenii în noiembrie și decembrie 2007 și a prezentat, ulterior, o serie de măsuri corective având drept scop atât îmbunătățirea rezultatelor legate de siguranță, cât și rezolvarea, într-un mod sistematic, a deficiențelor de siguranță constatate cu ocazia efectuării inspecțiilor la sol, care au afectat aceste două domenii. La 26 mai 2008 a fost prezentat un plan de măsuri corective.

(28) Comisia consideră că planul de măsuri corective nu oferă soluții satisfăcătoare la toate problemele legate de siguranță identificate. Cu toate că transportatorul a demonstrat că structura și organizarea sa sunt eficace și pot asigura o respectare generală a politicii privind siguranța, câteva domenii ridică încă probleme. În domeniul operațiunilor, în special în ceea ce privește formarea la sol și în aer, nu s-a demonstrat în mod corespunzător dacă și prin ce mijloace vor fi implementate măsurile corective, deoarece nu există informații privind calificarea și experiența necesare ale personalului desemnat. În domeniul întreținerii și al ingineriei, planul de măsuri conține multe elemente neabordate, precum ETOPS, inginerie, biblioteca tehnică, elemente care reprezintă condiții esențiale pentru o operațiune de zbor sigură sau pentru buna funcționare a întreținerii. Nu este posibilă o evaluare completă a planului de măsuri în acest domeniu, din cauza răspunsurilor incomplete ale transportatorului. La 12 și 25 iunie 2008, i s-a trimis Comisiei și documentația complementară. Aceasta include un plan revizuit de măsuri corective, elaborat în urma discuțiilor suplimentare cu Airbus. Documentația justificativă pentru planul revizuit de măsuri corective a fost prezentată Comisiei la 7 iulie 2008.

(29) În vederea finalizării de către Comisie și de către statele membre a evaluării documentației justificative detaliate prezentate de Yemenia, Comisia va solicita companiei clarificări suplimentare privind revizuirea planului de măsuri corective, ținând cont de discuțiile care au avut loc între transportator și Airbus.

(30) Comisia recunoaște eforturile depuse de Yemenia pentru corectarea deficiențelor de siguranță constatate. În plus, ultimele inspecții la sol efectuate în cadrul Comunității nu au indicat deficiențe majore. Cu toate acestea, Comisia consideră că măsurile corective prezentate de Yemenia trebuie implementate în totalitate și monitorizate îndeaproape. De asemenea, statele membre ar trebui să verifice în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță pertinente, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor respectivului transportator, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

(31) Prin urmare, în acest stadiu, Comisia consideră că transportatorul nu ar trebui inclus în anexa A. În momentul în care evaluarea planului revizuit de măsuri corective și a documentației justificative este finalizată, Comisia va lua o decizie în legătură cu măsurile corespunzătoare.

([1]) DGAC/F-2005-270, DGAC/F-2005-471, DGAC/F-2005-1054, DGAC/F-2005-1291, DGAC/F-2006-60, DGAC/F-2006-601, DGAC/F-2006-716, DGAC/F-2006-1465, DGAC/F-2006-1760, DGAC/F-2006-2066, DGAC/F-2007-119, DGAC/F-2007-1002, DGAC/F-2007-1332, DGAC/F-2007-2066, DGAC/F-2008-478, DGAC/F-2008-1129, LBA/D-2006-47, LBA/D-2006-103, LBA/D-2006-157, LBA/D-2007-477, ENAC-IT-2005-51, ENAC-IT-2005-218, ENAC-IT-2005-648, ENAC-IT-2006-330, ENAC-IT-2008-126.

Transportatori aerieni din Cambodgia

(32) Există dovezi verificate referitoare la deficiențe grave de siguranță ale tuturor transportatorilor aerieni certificați în Cambodgia. În noiembrie și decembrie 2007, acest stat a fost auditat de către OACI, care a raportat un număr ridicat de nerespectări ale standardelor internaționale. În plus, OACI a comunicat tuturor părților contractante existența unor probleme importante legate de siguranță, cu privire la capacitatea autorităților aviației civile din Cambodgia de a-și îndeplini responsabilitățile de supraveghere a siguranței aeriene.

(33) Autoritățile competente din Cambodgia au dovedit o capacitate insuficientă de a implementa și de a asigura respectarea standardelor siguranță ale OACI. În special, Cambodgia a emis nouă certificate de operator aerian (AOC) fără a fi stabilit un sistem pentru certificarea operatorilor săi aerieni. Personalul tehnic și operațional al secretariatului de stat al aviației civile (SSCA) nu a luat parte la procesul de certificare a solicitanților. SSCA nu poate garanta faptul că deținătorii de certificate de operator aerian respectă prevederile din anexa 6 a OACI și cerințele naționale aplicabile. În plus, condiția actuală de navigabilitate a aeronavelor înmatriculate în Cambodgia nu poate fi stabilită cu certitudine.

(34) Comisia a consultat autoritățile competente din Cambodgia în legătură cu acțiunile pe care acestea le-au întreprins pentru a remedia deficiențele constatate de OACI. Secretariatul de stat al aviației civile și-a exprimat angajamentul față de îmbunătățirea situației și a inițiat o serie de măsuri corective importante, printre care crearea unui registru al aeronavelor, radierea unei mari părți a flotei, suspendarea a patru dintre cele nouă certificate de operator aerian, precum și emiterea unei serii de reglementări care vor deveni obligatorii în totalitate în noiembrie 2008. Comisia consideră că primele cinci măsuri corective menționate sunt încurajatoare și că este posibil ca neregulile legate de siguranță constatate de OACI să fie rezolvate de îndată ce toate măsurile sunt complet implementate.

(35) Comisia îndeamnă secretariatul de stat al aviației civile să ia măsuri decisive privind deficiențele de siguranță, în special în ceea ce privește o nouă certificare completă a operatorilor licențiați recent în Cambodgia, în conformitate deplină cu standardele OACI. În acest scop, ar trebui ca secretariatul de stat al aviației civile să furnizeze, înainte de următoarea reuniune a Comitetului pentru Siguranța Aeriană din noiembrie 2008, toate informațiile pertinente privind implementarea măsurilor corective care vizează soluționarea tuturor deficiențelor de siguranță constatate de OACI. În caz contrar, Comisia se va vedea obligată să ia hotărârea de a include toți transportatorii licențiați în Cambodgia în anexa A.

Transportatori aerieni din Sierra Leone

(36) Autoritățile competente din Sierra Leone au informat Comisia că au luat măsuri pentru a iniția procedura de radiere a tuturor aeronavelor înmatriculate în Sierra Leone și au solicitat ca toți transportatorii licențiați în Sierra Leone să fie eliminați din anexa A. În plus, ele au comunicat Comisiei că transportatorul Bellview Airlines (SL) nu mai deține certificatul de operator aerian și ar trebui, prin urmare, eliminat din anexa A.

(37) În ceea ce privește eliminarea tuturor transportatorilor licențiați în Sierra Leone, inclusiv Bellview Airlines (SL), Comisia consideră că retragerea lor din anexa A nu este justificată, deoarece nu există nicio dovadă că acești transportatori și-au încetat activitatea. Prin urmare, acești transportatori ar trebui să fie menținuți în anexa A.

(38) În ceea ce privește liniile generale ale planului de măsuri corective transmis OACI de către autoritățile competente din Sierra Leone, Comisia nu a primit dovezile (documentația pertinentă) privind soluționarea deficiențelor în materie de supraveghere a siguranței și de standarde conexe, precum și a celor în materie de practici recomandate pentru aviația civilă, incluzând datele respectării.

Transportatori aerieni din Republica Indonezia

(39) Comisia a primit, la 16 mai, date actualizate privind situația implementării planului de măsuri corective de către autoritățile competente din Indonezia. Documentele justificative pertinente, primite de Comisie la 16 iunie 2008, demonstrează că autoritățile naționale nu au, în acest stadiu, capacitatea de a garanta supravegherea transportatorilor pe care îi certifică, în special în domeniul supravegherii operațiunilor de zbor.

(40) La 2 iunie 2008, Comisia a primit de asemenea de la autoritățile competente din Indonezia informații privind planificarea și implementarea activităților de supraveghere a transportatorilor Garuda Indonesia, Ekpres Transportasi Antar Benua, Airfast Indonesia și Mandala Airlines. Documentația justificativă pertinentă, primită de Comisie la 16 iunie 2008, demonstrează că supravegherea operațiunilor de zbor ale transportatorilor menționați este insuficientă.

(41) La 10 iulie 2008, autoritățile competente din Indonezia au transmis Comitetului pentru Siguranța Aeriană observații referitoare la măsurile corective destinate să rezolve deficiențele de siguranță constatate de OACI. Observațiile lor reprezintă o transpunere a documentației justificative referitoare la implementarea planului de măsuri corective prezentat de Indonezia la 1 iulie 2008. Autoritățile competente din Indonezia au depus eforturi considerabile pentru a restabili condițiile de siguranță ale țării lor, începând să implementeze o serie de măsuri corective complete, în prezent în curs de punere în aplicare și urmând să fie finalizate în lunile următoare. Autoritățile respective au confirmat de asemenea că OACI nu a aprobat încă închiderea niciunui caz dintre cele constatate în timpul ultimelor sale audituri din noiembrie 2000, aprilie 2004 și februarie 2007.

(42) Transportatorul Garuda Indonesia a prezentat, la 7 mai 2008, informațiile complementare cu privire la măsurile corective pe care le-a întreprins în domeniul sistemelor de control intern și al instalării echipamentului E-GPWS pe flota B-737, informații solicitate de Comisie în timpul audierii transportatorului de către Comitetul pentru Siguranța Aeriană la 3 aprilie 2008. Din analiza documentației, se pare că Garuda Indonesia a finalizat măsurile necesare pentru respectarea standardelor OACI. Cu toate acestea, mai persistă motive de îngrijorare în legătură cu operațiunile de zbor, în urma a două incidente similare care au intervenit la 9 și 28 mai 2008.

(43) Pe baza criteriilor comune și având în vedere faptul că, până în prezent, OACI nu a aprobat închiderea niciunui caz dintre cele constatate în timpul ultimelor sale audituri, se estimează că, până în momentul de față, autoritățile competente din Indonezia nu au reușit să demonstreze că și-au îndeplinit responsabilitățile reglementare și de siguranță în conformitate cu standardele OACI față de toți transportatorii pe care îi certifică. Prin urmare, niciunul dintre transportatorii indonezieni nu poate fi, în prezent, retras din lista comunitară.

(44) Comisia va coopera strâns cu OACI, în scopul de a evalua capacitatea autorităților competente din Indonezia de a implementa și de a asigura respectarea standardelor de siguranță internaționale. Comisia intenționează să efectueze o vizită în Indonezia înainte de orice modificare a măsurilor actuale.

(45) Transportatorii Airfast Indonesia, Garuda Indonesia și Mandala Airlines au formulat solicitări individuale de a-și prezenta oral comentariile în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană și au fost, drept urmare, audiate la 9 și 10 iulie 2008.

(46) Autoritățile competente din Indonezia au furnizat Comisiei dovezi ale retragerii certificatului de operator aerian al transportatorului aerian Adam Sky Connection Airlines. Întrucât acest transportator și-a încetat, în consecință, activitatea, el ar trebui retras din anexa A.

(47) Autoritățile competente din Indonezia au furnizat Comisiei o listă actualizată a transportatorilor aerieni posesori ai unui certificat de operator aerian. În prezent, transportatorii aerieni certificați din Indonezia sunt: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service (AOCs 121-008 și 135-001), Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Airlines (AOCs 121-018 și 135-037), Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Expres Airlines, Republic Expres Airlines, Airfast Indonesia, Helizona, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Deltasatya, Pura Wisata Baruna, Panarbangan Angkasa Semesta, ASI Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Balai Kalibrasi Fasilitas Penerbangan, Sampurna Air Nusantara și Eastindo. Lista comunitară ar trebui actualizată în consecință, iar acești transportatori ar trebui incluși în anexa A.

(48) În plus, autoritățile competente din Indonezia au informat Comisia că certificatele de operator aerian ale transportatorilor aerieni Helizona, Dirgantara Air Service, Kura-Kura Aviation, Asco Nusa Air și Tri MG Intra Airlines au fost suspendate. Având în vedere că aceste măsuri au un caracter temporar, Comisia consideră că retragerea transportatorilor respectivi din anexa A nu se justifică.

Transportatori aerieni din Republica Filipine

(49) Administrația Federală a Aviației (FAA) din cadrul Departamentului de Transporturi al Statelor Unite a coborât coeficientul de siguranță al Republicii Filipine în cadrul programului IASA al acestei administrații, pe motiv că Republica Filipine nu respectă standardele internaționale de siguranță stabilite de OACI. Drept urmare, transportatorii din Republica Filipine își pot continua operațiunile la nivelul actual numai sub supravegherea sporită a FAA. Nu sunt permise extinderea serviciilor prestate pentru Statele Unite sau modificarea acestora de către transportatorii respectivi.

(50) OACI a comunicat faptul că va realiza o inspecție completă a biroului de transport aerian al Republicii Filipine în noiembrie 2008, în cadrul programului universal de evaluare a supravegherii siguranței (USOAP).

(51) Comisia a participat la consultări cu autoritățile competente din Filipine și și-a exprimat, în cadrul acestora, îngrijorarea în legătură cu siguranța operării transportatorilor licențiați din țara respectivă. Autoritățile din Filipine au indicat faptul că, în martie 2008, a fost adoptat un nou act reglementar al aviației civile și că autoritatea competentă se află într-un proces de restructurare în urma căruia se va transforma într o agenție complet independentă, care a început să funcționeze la 7 iulie 2008. Cu toate acestea, nu a fost încă prezentat niciun plan de măsuri corective detaliat.

(52) Comisia consideră că decizia privind posibilitatea de a include toți transportatorii certificați din Republica Filipine în lista comunitară ar trebui amânată până când rezultatele auditului OACI vor fi cunoscute. Între timp, Comisia și statele membre vor continua să monitorizeze situația în materie de siguranță a acestor transportatori.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

(53) În urma adoptării Regulamentului (CE) nr. 331/2008, Comisia și unele state membre au audiat, în perioada 21-23 aprilie 2008, prezentările ținute de 13 transportatori ruși supuși unor restricții de exploatare în temeiul deciziei autorităților competente din Federația Rusă. Documentația înaintată de acești transportatori și prezentările ținute de autoritățile cu responsabilități de supraveghere au permis clarificarea situației în materie de siguranță a transportatorilor aerieni respectivi și în legătură cu respectarea de către aceștia a standardelor OACI aplicabile operațiunilor internaționale. Audierile au permis de asemenea formularea concluziei că o parte din aeronave nu sunt echipate adecvat, conform documentelor furnizate de autoritățile aviatice din Federația Rusă, pentru a opera zboruri internaționale în conformitate cu standardele OACI, deoarece nu dețin, în special, echipamentul TAWS/E-GPWS necesar. Autoritățile respective s-au angajat să ia măsurile necesare, în temeiul legislației ruse, pentru a interzice operațiunile acestor aeronave în spațiul aerian comunitar sau în afara acestuia, precum și în Islanda, Norvegia și Elveția și să modifice, în consecință, certificatele de operator aerian și specificațiile tehnice ale transportatorilor respectivi. Certificatul de operator aerian revizuit, împreună cu specificațiile tehnice complete se vor notifica Comisiei înaintea oricăror operațiuni ale aeronavelor respective în spațiul aerian comunitar. Autoritățile competente din Federația Rusă au adoptat, la 25 aprilie 2008, o hotărâre care a intrat în vigoare la 26 aprilie 2008.

(54) Conform acestei hotărâri, următoarele aeronave sunt excluse de la operațiuni în cadrul Comunității și în afara acesteia:

a) Compania aeriană Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 și RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

b) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 și RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 și RA-88300; Yak-40K: RA-21505 și RA-98109; Yak-42D: RA-42437; toate elicopterele (22) Kamov Ka-26 (numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (49) Mi-8 (numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (11) Mi-171 (numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (8) Mi-2 (numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (1) EC-120B (numere de înmatriculare necunoscute).

c) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 și RA-85457;

d) Krasnoyarsky Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85505 și RA-85529; TU-154M: RA-85672, RA-85678, RA-85682, RA-85683, RA-85694, RA-85759, RA-85801, RA-85817 și RA-85821; Iliușin IL-86: RA-86121, RA-86122, RA-86137 și RA-86145;

e) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42526, RA-42538 și RA-42541.

f) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; toate aeronavele TU-134 (numere de înmatriculare necunoscute); toate aeronavele Antonov An-24 (numere de înmatriculare necunoscute); toate aeronavele An-2 (numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele Mi-2 (numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele Mi-8 (numere de înmatriculare necunoscute) [1].

g) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622, RA-85690 și RA-85618.

[1] Autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia, la 6 iunie 2008, că echipamentul E-GPWS a fost instalat pe următoarele aeronave ale transportatorului aerian Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B cu numerele de înmatriculare RA-85603, RA-85604. Ele au prezentat de asemenea specificațiile tehnice modificate din certificatul de operator aerian al transportatorului respectiv.

h) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42347, RA-42374, RA-42433; Yak-40: RA-88287; toate aeronavele Tupolev TU-134A, inclusiv: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 și RA-65973; toate aeronavele Antonov AN-24RV inclusiv: RA-46625 și RA-47818.

i) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 și RA-85508 ([1]).

j) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85727, RA-85733, RA-85755, RA-85788, RA-85789, RA-85796, RA-85803, RA-85806, RA-85820, RA-85681 și RA-85685; TU-154B: RA-85504, RA-85550, RA-85557; toate aeronavele (29) TU-134: RA-65005, RA-65024, RA-65033, RA-65055, RA-65127, RA-65143, RA-65148, RA-65560, RA-65565, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, RA-65916 și RA-65977; toate aeronavele (1) TU-134B: RA-65716; toate aeronavele (4) Antonov AN-24B: RA-46267, RA-46388, RA-47289 și RA-47847; toate aeronavele (3) AN-24 RV: RA-46509, RA-46519 și RA-47800; toate aeronavele (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 și RA-88280; toate elicopterele Mil-26: (numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele Mil-10: (numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele Mil-8 (numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele AS-355 (numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele BO-105 (numere de înmatriculare necunoscute).

k) Rossija (STC Rusia): Tupolev TU-134: RA-65093, RA-65109, RA-65113, RA-65553, RA-65555, RA-65759, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65912, RA-65921, RA-65979 și RA-65994; TU-214: RA-64504, RA-64505; Iliușin IL-18: RA-75454 și RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87969, RA-87971, RA-87972 și RA-88200.

(55) Nu a fost identificată nicio astfel de aeronavă în cazul transportatorilor Airlines 400 JSC și Atlant Soyuz.

(56) Autoritățile competente din Federația Rusă și Comisia se angajează să își continue cooperarea strânsă și să își transmită reciproc toate informațiile necesare legate de siguranța transportatorilor aerieni ai acestora. Statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță pertinente, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor transportatorilor respectivi, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

Transportatori aerieni din Ucraina

Ukraine Cargo Airways

(57) După cum se menționează în considerentul 18 din Regulamentul nr. 331/2008, transportatorul Ukraine Cargo Airways a prezentat, la 1 aprilie 2008, un plan revizuit de măsuri corective care reflectă modificările impuse de autoritățile competente din Ucraina în urma auditării societății. Comisia a solicitat autorităților competente din Ucraina, la 11 aprilie 2008, să prezinte, până la 10 mai 2008, dovezi ale verificării eficacității cu care a fost implementat planul corectiv revizuit.

(58) La 19 iunie 2008, autoritățile competente din Ucraina au informat Comisia că nu sunt în măsură să confirme finalizarea implementării măsurilor corective de către transportatorul Ukraine Cargo Airways. Ele și-au exprimat în continuare părerea că unele dintre măsurile corective sunt ineficace. La 27 iunie, autoritățile respective au prezentat documente justificative prin care informează Comisia că transportatorul a făcut „progrese esențiale pentru a îmbunătăți condiția tehnică a flotei sale, precum și documentația, politicile, procedurile și formarea echipajului”, dar că „timpul și alte circumstanțe, inclusiv întârzierile cauzate de organizațiile care se ocupă de întreținere, reprezintă limitări care împiedică operatorul să finalizeze volumul complet de lucrări la toate aeronavele și să îmbunătățească formarea personalului de zbor”. Autoritățile competente din Ucraina au confirmat că sunt pregătite să continue supravegherea atentă a Ukraine Cargo Airways și că se angajează să furnizeze Comitetului pentru Siguranța Aeriană decizia completă referitoare la eficacitatea implementării de către Ukraine Cargo Airways a planului său de măsuri corective. La 8 iulie, autoritățile competente din Ucraina au prezentat Comisiei decizia lor de a elimina restricțiile de exploatare ale anumitor aeronave ale Ukraine Cargo Airways, în urma verificării implementării de către transportator a planului de măsuri corective.

(59) Conform observațiilor prezentate Comitetului pentru Siguranța Aeriană la 10 iulie 2008 de către autoritățile competente din Ucraina și de către Ukraine Cargo Airways, inspecțiile la sol a 15 aeronave ale transportatorului au evidențiat faptul că planul de măsuri corective a fost implementat numai în cazul a 6 aeronave care îndeplineau standardele OACI și pentru care autoritățile au decis eliminarea restricțiilor impuse anterior de acestea. În plus, conform autorităților respective, s-a constatat că celelalte 9 aeronave nu erau conforme cu măsurile care se impuneau pentru garantarea implementării standardelor OACI și au rămas, prin urmare, supuse restricțiilor de exploatare în Ucraina.

([1]) Autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia, la 6 iunie 2008, că echipamentul E GPWS a fost instalat pe următoarele aeronave ale transportatorului aerian Ural Airlines: Iliușin IL-86, cu numerele de înmatriculare RA-86078, RA-86093, RA-86114 și RA-86120. Ele au prezentat de asemenea specificațiile tehnice modificate din certificatul de operator aerian al transportatorului respectiv.

(60) Comisia admite faptul că transportatorul a dovedit că dorește să ia măsuri corective prin care să soluționeze deficiențele de siguranță care i-au afectat întreaga flotă. Cu toate acestea, pe baza documentelor doveditoare privind rezultatele verificărilor efectuate până în prezent de către autoritățile din Ucraina, precum și a observațiilor furnizate Comitetului pentru Siguranța Aeriană de către aceste autorități, Comisia consideră că planul nu a fost implementat în totalitate de către transportator, verificarea întreprinsă de autoritățile competente din Ucraina indicând o lipsă a adecvării și a eficacității măsurilor corective implementate până în prezent. Într adevăr, Comisia este în continuare îngrijorată din cauza faptului că transportatorul a putut garanta respectarea standardelor de siguranță numai de către o parte a flotei sale, în timp ce, conform planului respectiv, compania urma să instituie un sistem de management al flotei prin care să se garanteze faptul că toate măsurile se aplică în mod egal tuturor aeronavelor sale. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, transportatorul nu poate fi retras, în acest stadiu, din anexa A.

Supravegherea siguranței globale la transportatorii aerieni din Ucraina

(61) După cum se menționează în considerentul 21 din Regulamentul nr. 331/2008, Comisia a invitat autoritățile competente din Ucraina la 11 aprilie 2008 să prezinte, până la 10 mai 2008, un plan de măsuri prin care să se amelioreze modul de exercitare a supravegherii siguranței la operatorii aflați sub autoritatea lor de reglementare și la aeronavele înmatriculate în Ucraina. În timpul consultărilor care au avut loc la 22 mai 2008 cu autoritățile competente din Ucraina, în temeiul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006, Comisia a solicitat încă o dată aceste informații. Autoritățile competente din Ucraina au prezentat planul respectiv la 31 mai 2008. Acest plan se axează pe următoarele aspecte: legislația privind elaborarea, implementarea și aplicarea legilor și a standardelor în materie de siguranță precise, obligatorii și identificabile în mod clar, utilizate în Ucraina pentru aprobarea și supravegherea organizațiilor, a aeronavelor și a personalului; resursele Administrației Aviației de Stat, care conțin date privind calificarea și formarea personalului, cu scopul de a garanta faptul că numărul, calificarea și experiența personalului, inclusiv formarea inițială și recurentă, sunt adecvate pentru a face față volumului de muncă pe care îl implică supravegherea siguranței la operatorii, aeronavele și personalul din Ucraina și, în final, supravegherea navigabilității continue și a întreținerii aeronavelor, prin stabilirea modului în care autoritățile competente din Ucraina garantează că această navigabilitate continuă a aeronavelor aflate sub responsabilitatea lor de reglementare este asigurată, precum și faptul că aeronavele sunt întreținute în conformitate cu programele de întreținere agreate, revizuite periodic.

(62) De asemenea, autoritățile competente din Ucraina au prezentat dovezi ale măsurilor legislative care sunt aplicabile până la adoptarea noului cod aviatic, măsuri care vizează și aspecte de siguranță.

(63) Comisia consideră că planul de măsuri prezentat conține măsuri destinate ameliorării și consolidării modului de exercitare a supravegherii siguranței în Ucraina. Cu toate acestea, eficacitatea planului respectiv nu poate fi evaluată în acest stadiu, întrucât calendarul măsurilor corective se extinde până în 2011, în timp ce majoritatea măsurilor care vizează supravegherea navigabilității continue și a întreținerii ar trebui aplicate până la sfârșitul anului 2008.

(64) În contextul celor de mai sus, Comisia consideră necesar să monitorizeze îndeaproape implementarea treptată a acestui plan. Autorităților competente din Ucraina li se solicită să prezinte un raport de activitate la fiecare 3 luni. În consecință, Comisia intenționează să viziteze autoritățile competente din Ucraina pentru a verifica eficacitatea implementării măsurilor respective, care trebuie puse în aplicare până la sfârșitul anului 2008. În plus, statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță pertinente, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor respectivilor transportatori licențiați în Ucraina, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

Considerații generale referitoare la ceilalți transportatori incluși în anexele A și B

(65) Până în prezent, în ciuda solicitărilor specifice formulate de Comisie, nu i s-a prezentat acesteia nicio dovadă privind implementarea în totalitate a măsurilor corective adecvate de către ceilalți transportatori incluși în lista comunitară actualizată la 16 aprilie 2008 și de către autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni respectivi. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se estimează că respectivii transportatori aerieni ar trebui să rămână supuși interdicției de exploatare (anexa A) sau, după caz, unor restricții de exploatare (anexa B).

(66) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru Siguranța Aeriană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se modifică după cum urmează:

1. Anexa A se înlocuiește cu anexa A la prezentul regulament.

2. Anexa B se înlocuiește cu anexa B la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 24 iulie 2008.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI ALE CĂROR ACTIVITĂȚI FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII DE EXPLOATARE ÎN CADRUL COMUNITĂȚII [1]

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
AIR KORYO	necunoscut	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	necunoscut	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucraina
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv:		—	Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Republica Democratică Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

[1] Transportatorilor aerieni enumerați în anexa A li se poate permite să își exercite drepturile de trafic dacă folosesc aeronave închiriate cu echipaj de la un transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția să se conformeze standardelor de siguranță pertinente.

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Republica Democratică Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Semnătură ministerială (ordonanța 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv:			Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	necunoscut	necunoscut	Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	necunoscut	CEL	Guineea Ecuatorială
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guineea Ecuatorială
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	nedisponibil	Guineea Ecuatorială
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guineea Ecuatorială
GUINEA AIRWAYS	738	nedisponibil	Guineea Ecuatorială
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Indonezia, inclusiv:			Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	necunoscut	Indonezia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonezia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	necunoscut	Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	necunoscut	Indonezia
ATLAS DELTASATYA	135-023	necunoscut	Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	necunoscut	Indonezia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	necunoscut	Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	necunoscut	Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	necunoscut	Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonezia
EASTINDO	135-038	necunoscut	Indonezia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	necunoscut	Indonezia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezia
HELIZONA	135-003	necunoscut	Indonezia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	necunoscut	Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	necunoscut	Indonezia
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonezia

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
LINUS AIRWAYS	121-029	necunoscut	Indonezia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	necunoscut	Indonezia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	necunoscut	Indonezia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonezia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	necunoscut	Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonezia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	necunoscut	Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	necunoscut	Indonezia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonezia
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indonezia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	necunoscut	Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	necunoscut	Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	necunoscut	Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	necunoscut	Indonezia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	necunoscut	Indonezia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonezia
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv:		—	Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
ARTIK AVIA	13	ART	Republica Kârgâzstan
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Republica Kârgâzstan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republica Kârgâzstan
DAMES	20	DAM	Republica Kârgâzstan

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
EASTOK AVIA	15	necunoscut	Republica Kârgâzstan
ESEN AIR	2	ESD	Republica Kârgâzstan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republica Kârgâzstan
ITEK AIR	04	IKA	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republica Kârgâzstan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Republica Kârgâzstan
MAX AVIA	33	MAI	Republica Kârgâzstan
OHS AVIA	09	OSH	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	necunoscut	Republica Kârgâzstan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republica Kârgâzstan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republica Kârgâzstan
TRAST AERO	05	TSJ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	necunoscut	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Liberia		—	Liberia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile cu responsabilitate de supraveghere reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția Gaboneză Airlines și Afrijet, dar incluzând:			Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	necunoscut	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	necunoscut	Republica Gaboneză
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	0045/MTACCMDH/SGACC/DTA	NVS	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	necunoscut	Republica Gaboneză
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	necunoscut	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	necunoscut	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	necunoscut	BVU	Sierra Leone

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
DESTINY AIR SERVICES, LTD	necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	necunoscut	necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	necunoscut	necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Swaziland, incluzând:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	necunoscut	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	necunoscut	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	necunoscut	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	necunoscut	necunoscut	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	necunoscut	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	necunoscut	SZL	Swaziland

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI ALE CĂROR ACTIVITĂȚI FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE EXPLOATARE ÎN CADRUL COMUNITĂȚII [1]

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului	Tipul aeronavei	Numerele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
AFRIJET [1]	0027/MTAC/SGACC/DTA		Republica Gaboneză	Întreaga flotă cu excepția a 2 aeronave de tip Falcon 50 și a 1 aeronave de tip Falcon 900	Întreaga flotă cu excepția: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republica Gaboneză
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Întreaga flotă cu excepția: LET 410 UVP	Întreaga flotă cu excepția: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES [2]	0040/MTAC/SGACC/DTA	GBK	Republica Gaboneză	Întreaga flotă cu excepția a 1 aeronave de tip Boeing B-767-200	Întreaga flotă cu excepția: TR-LHP	Republica Gaboneză

[1] Afrijet este autorizat să folosească numai anumite aeronave menționate pentru activitățile sale curente în cadrul Comunității Europene.
[2] Gabon Airlines este autorizat să folosească numai anumite aeronave menționate pentru activitățile sale curente în cadrul Comunității Europene.

[1] Transportatorilor aerieni enumerați în anexa B li se poate permite să își exercite drepturile de trafic dacă folosesc aeronave închiriate cu echipaj de la un transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția să se conformeze standardelor de siguranță pertinente.