REGULAMENTUL (UE) NR. 590/2010 AL COMISIEI

din 5 iulie 2010

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 EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii 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 fac obiectul 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 Uniunii Europene, menționată la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 ([2]).

(2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre au comunicat Comisiei informații relevante pentru actualizarea listei comunitare. Țările terțe au comunicat, de asemenea, informații relevante. Prin urmare, lista comunitară trebuie actualizată.

(3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, direct sau, atunci când acest lucru nu a fost posibil, prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea reglementară a acestora, indicând principalele fapte și considerente care vor sta la baza unei decizii de impunere, în ceea ce îi privește, a unei interdicții de operare pe teritoriul Uniunii Europene sau de modificare a condițiilor unei interdicții de operare impuse unui transportator aerian inclus în lista comunitară.

(4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de statele membre, de a transmite 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 navigației aeriene instituit prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile ([3]).

(5) Comisia și, în anumite cazuri, unele state membre au consultat autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni în cauză.

(6) Comitetul pentru siguranța navigației aeriene a audiat prezentările susținute de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) și de Comisie cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările vizate de Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Comitetul a fost informat în legătură cu cererile de continuare a asistenței tehnice și a cooperării în scopul creșterii capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile în vederea soluționării oricărui caz de neconformitate cu standardele internaționale aplicabile.

(7) Comitetul pentru siguranța navigației aeriene a fost informat, de asemenea, în legătură cu sancțiunile aplicate de AESA și de statele membre pentru a asigura continuitatea navigabilității și a întreținerii aeronavelor înmatriculate în Uniunea Europeană și operate de transportatori aerieni certificați de autoritățile aeronautice civile din țări terțe.

(8) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 trebuie modificat în consecință.

Transportatori din Uniunea Europeană

(9) Pe baza informațiilor obținute în urma inspecțiilor la sol SAFA efectuate asupra aeronavelor anumitor transportatori aerieni din Uniunea Europeană, precum și în urma inspecțiilor și a auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale ale acestor transportatori aerieni, unele state membre au impus anumite sancțiuni. Statele membre au informat Comisia și Comitetul pentru siguranța navigației aeriene în legătură cu sancțiunile respective: la 6 aprilie 2010, autoritățile competente ale Regatului Unit au revocat certificatul de operator aerian (COA) al transportatorului aerian Trans Euro Air Limited, iar la 12 aprilie 2010 au suspendat certificatul de operator aerian al MK Airlines; la 9 iunie 2010, autoritățile competente ale Spaniei au suspendat certificatul de operator aerian și autorizația de operare ale transportatorului aerian Baleares Link Express; 11 decembrie 2009, autoritățile competente ale Slovaciei au revocat autorizația de operare a transportatorului aerian Seagle Air, iar la 3 mai 2010 pe cea a Air Slovakia.

([1]) JO L 344, 27.12.2005, p. 15.
([2]) JO L 84, 23.3.2006, p. 14.
([3]) JO L 373, 31.12.1991, p. 4.

Air Algérie

(10) După ce a analizat rezultatele inspecțiilor SAFA efectuate asupra aeronavelor operate de Air Algérie în UE din ianuarie 2009, la 7 decembrie 2009 și la 5 februarie 2010, Comisia a deschis consultările cu autoritățile algeriene competente pentru a soluționa problemele constatate în materie de siguranță a încărcăturii la bord, de navigabilitate și operare a aparatelor de zbor și de licențe ale echipajului de zbor.

(11) În răspunsul oferit la 15 martie 2010, autoritățile algeriene competente au furnizat informații cu privire la măsurile luate pentru a remedia neregulile constatate în urma inspecțiilor la sol.

(12) La 6 mai 2010, Comisia a solicitat informații suplimentare. Autoritățile competente au furnizat informații suplimentare la 27 mai 2010. În urma unei întâlniri organizate la 9 iunie 2010 cu autoritățile algeriene competente, cu transportatorul aerian și cu autoritățile competente ale Franței și AESA, autoritățile algeriene competente s-au angajat să furnizeze informații suplimentare înainte de reuniunea Comitetului pentru siguranța navigației aeriene, inclusiv o listă a activităților de supraveghere desfășurate de Air Algérie. Respectivele informații au fost trimise la 18 iunie 2010. În același timp, autoritățile s-au angajat să prezinte în termen scurt un plan detaliat de măsuri corective, care să cuprindă totodată un calendar al verificării și realizării acestuia. În paralel, la cererea transportatorului aerian, autoritățile competente ale Franței au dezvoltat o inițiativă de sensibilizare și de formare în cadrul programului SAFA al UE.

(13) Pentru a putea monitoriza în permanență performanțele în materie de siguranță ale transportatorului aerian, Comisia a solicitat autorităților algeriene competente să trimită, de asemenea, rapoarte lunare asupra activităților lor de supraveghere în ceea ce privește menținerea navigabilității, întreținerea și operațiunile Air Algérie, inclusiv asupra verificării implementării planului de măsuri corective care urma să fie prezentat. Comisia încurajează autoritățile algeriene competente să își continue eforturile pentru a spori respectarea standardelor de siguranță aplicabile.

(14) Între timp, statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță aplicabile, acordând prioritate inspecțiilor la sol asupra aeronavelor acestui transportator, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 351/2008, pentru a se asigura intensificarea numărului de inspecții ale transportatorului Air Algérie, astfel încât cazul acestuia să poată fi reevaluat cu ocazia următoarei reuniuni a Comitetului pentru siguranța navigației aeriene ce va avea loc în noiembrie 2010.

Air Bangladesh

(15) Comisia a comunicat Comitetului pentru siguranța navigației aeriene rezultatele unei misiuni de asistență tehnică desfășurate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în Republica Populară Bangladesh în urma auditului USOAP realizat de OACI în mai 2009. Auditul a semnalat existența unei grave probleme de siguranță în ceea ce privește operarea și certificarea aeronavelor, precum și supravegherea de către Autoritatea Aeronautică Civilă din Bangladesh (CAAB). În cursul misiunii s-a constatat că CAAB făcuse eforturi evidente pe toate planurile pentru a implementa un plan de măsuri corective și pentru a-și respecta angajamentul de a rezolva problemele de siguranță subliniate de auditul OACI. Comisia salută aceste eforturi încurajatoare și va continua să urmărească îndeaproape progresele realizate de CAAB în implementarea planului său de măsuri corective pentru a se asigura că deficiențele actuale în materie de siguranță sunt remediate în cel mai scurt timp.

(16) În cursul misiunii, CAAB a informat echipa că o aeronavă B747-269B cu numărul de înmatriculare S2-ADT fusese retrasă din registrul aeronavelor din Bangladesh, iar transportatorul Air Bangladesh nu mai exista. CAAB a comunicat oficial Comisiei acest lucru la 16 mai 2010.

(17) Din aceste motive și pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul aerian menționat anterior trebuie retras din anexa B.

Blue Wing Airlines

(18) Există dovezi certe cu privire la deficiențele grave constatate în cazul transportatorului aerian Blue Wing Airlines certificat în Suriname, așa cum reiese dintr-o serie de accidente și deficiențe recente semnalate în urma inspecțiilor la sol efectuate de statele membre.

(19) La 3 aprilie 2008, transportatorul Blue Wing Airlines a fost implicat într-un accident care a cauzat moartea a 19 persoane; la 15 octombrie 2009, a avut loc un nou accident care s-a soldat cu mai mulți răniți, iar un al treilea accident, care a avut loc la 15 mai 2010, a provocat moartea a 8 persoane. Numărul total de accidente în care a fost implicat acest transportator aerian în ultimii doi ani ridică serioase îndoieli cu privire la nivelul său de siguranță. În același timp, a fost imposibil să se învețe din experiența accidentelor deja survenite, întrucât nu a existat niciun raport oficial de anchetă.

(20) În plus, există dovezi clare ale unor cazuri grave de nerespectare a standardelor specifice de siguranță stabilite prin Convenția de la Chicago, după cum arată deficiențele semnalate de autoritățile competente ale Franței în urma unei recente inspecții la sol [1] efectuate în cadrul programului SAFA.

[1] DGAC/F-2010-818.

(21) Autoritățile competente ale Franței (DGAC) au invitat autoritățile competente surinameze și Blue Wing Airlines să furnizeze garanțiile necesare cu privire la siguranța operațiunilor acestui transportator. Întrucât nici răspunsul autorităților competente surinameze, nici răspunsul Blue Wing Airlines nu a permis identificarea principalei cauze care a stat la baza accidentelor și a deficiențelor de siguranță constatate cu ocazia inspecțiilor la sol și nici prevenirea reapariției acestora, DGAC a decis să aplice transportatorului Blue Wing Airlines măsuri excepționale de interdicție a exploatării pe teritoriul francez începând cu 1 iunie 2010 și s-a angajat să informeze de îndată Comisia în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

(22) Comisia a deschis imediat consultările cu autoritățile surinameze competente și cu Blue Wing Airlines, cu scopul de a decide de urgență, în cadrul reuniunii Comitetului pentru siguranța navigației aeriene, extinderea măsurilor luate de Franța la întreaga Uniune Europeană. Comisia și statele membre au audiat Blue Wing Airlines, asistat de autoritatea sa competentă, la 25 iunie 2010. Nici răspunsurile oferite de autoritățile surinameze competente, nici cele ale Blue Wing Airlines nu au permis identificarea cauzelor principale ale accidentelor sau ale deficiențelor în materie de siguranță constatate în urma inspecțiilor la sol, nici găsirea unor soluții pentru prevenirea reapariției acestora.

(23) Date fiind antecedentele transportatorului aerian, care făcuse deja obiectul unei interdicții de operare în UE ([1]), ([2]), precum și numărul și gravitatea accidentelor în care a fost implicat acest transportator, deficiențele în materie de siguranță și caracterul repetitiv al acestora, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că siguranța ar fi pusă în pericol dacă acest transportator ar continua să opereze în UE, situație care nu poate fi soluționată în mod satisfăcător prin măsurile luate de statul membru în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, și, prin urmare, transportatorul aerian Blue Wing Airlines trebuie adăugat în anexa A.

Transportatori aerieni din Albania

(24) În urma observațiilor prezentate de autoritățile competente ale Albaniei la reuniunea Comitetului pentru siguranța navigației aeriene din martie 2010 și în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 273/2010 ([3]), Comisia, asistată de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA), a continuat în mod activ consultările cu aceste autorități pentru a monitoriza rezultatele inspecției aprofundate de standardizare desfășurate în Albania în ianuarie 2010. Raportul final al acestei inspecții, emis la 7 martie 2010, a scos la iveală deficiențe grave în toate domeniile auditate, care necesitau o soluționare imediată.

(25) AESA a comunicat că DGCA prezentase un plan global de măsuri, considerat acceptabil și aprobat la 29 aprilie 2010. Planul prevede o serie de măsuri corective care urmează să fie aplicate progresiv până la sfârșitul lui 2011, precum și măsuri imediate de remediere a deficiențelor în materie de siguranță.

(26) În plus, autoritățile competente ale Italiei au lansat un proiect amplu de înfrățire cu autoritățile albaneze competente, proiect prevăzut să demareze în septembrie 2010, pentru a ajuta aceste autorități să își consolideze capacitățile tehnice și administrative.

(27) Consultările din 28 mai 2010 cu autoritățile albaneze competente și AESA, cu participarea autorităților competente ale Italiei, au confirmat că planul de măsuri este în curs de desfășurare conform calendarului stabilit. O primă serie de măsuri realizate a constituit o schimbare importantă față de sistemul anterior: a fost înființată o autoritate aeronautică civilă albaneză (ACAA) independentă, activă începând cu mai 2010. Autoritatea nou creată a anulat toate derogările acordate anterior industriei și a confirmat întreprinderilor că, dacă până la 1 iunie 2010 nu respectă legislația aplicabilă, vor fi expuse unor sancțiuni precum suspendarea, limitarea sau revocarea autorizațiilor pe care le dețin. Comitetul pentru siguranța navigației aeriene a invitat ACAA să prezinte informații despre recertificarea transportatorilor aerieni.

(28) ACAA a fost audiată de Comitetul pentru siguranța navigației aeriene la 21 iunie 2010 și a confirmat că Belle Air și Albanian Airlines au fost recertificate corespunzător în iunie 2010, în conformitate cu standardele de siguranță aplicabile. Totodată, ACAA a precizat că certificatul de operator aerian al Star Airways a fost suspendat. În plus, ACAA s-a angajat să nu mai elibereze alte certificate de operator aerian până la noi dispoziții.

(29) ACAA i se recomandă cu insistență să ia măsurile care se impun pentru a continua implementarea efectivă și la timp a planului de măsuri convenit cu AESA, acordând prioritate remedierii deficiențelor constatate care ridică probleme de siguranță dacă nu sunt corectate de îndată. În special, ACAA este invitată să accelereze consolidarea capacităților și să asigure supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Albania în conformitate cu standardele de siguranță aplicabile, impunând, dacă este cazul, sancțiunile necesare.

(30) ACAA s-a angajat să prezinte rapoarte regulate asupra progreselor înregistrate în implementarea planului său de măsuri corective. Comisia, asistată de AESA și cu sprijinul statelor membre, va continua să controleze eficiența măsurilor luate de ACAA și performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Albania.

([1]) Considerentele 20-22 din Regulamentul (CE) nr. 910/2006 din 20 iunie 2006, JO L 168, 21.6.2006, p. 17.
([2]) Considerentele 7-8 din Regulamentul (CE) nr. 1400/2007 din 28 noiembrie 2007, JO L 311, 29.11.2007, p. 12.
([3]) Considerentele 55-58 din Regulamentul (UE) nr. 273/2010 din 30 martie 2010, JO L 84, 31.3.2010, p. 30.

Transportatori aerieni din Regatul Cambodgia

(31) Autoritățile cambodgiene competente (SSCA) au furnizat informații cu privire la noile progrese înregistrate în implementarea planului lor de măsuri corective destinat să remedieze deficiențele constatate cu ocazia auditului realizat de OACI în 2007 în cadrul programului universal de auditare a siguranței aeronautice.

(32) Misiunea de validare coordonată (ICVM) desfășurată de OACI în perioada 26 – 29 octombrie 2009 a confirmat unele progrese: rata de nerespectare a standardelor OACI evaluată în octombrie 2009 a fost de 58 %, față de 71 % în 2007. Pe de altă parte, în urma misiunii s-a concluzionat că este încă necesar să se continue implementarea efectivă a tuturor măsurilor corective, îndeosebi în ceea ce privește organizarea SSCA și consolidarea capacităților sale.

(33) SSCA a semnalat că certificatele de operator aerian ale celorlalți transportatori aerieni titulari ai unei licențe în Cambodgia au fost fie suspendate, fie revocate, și anume: certificatul transportatorului Helicopter Cambodgia a expirat la 15 octombrie 2009 și nu a fost reînnoit, certificatul transportatorului Sokha Airlines a fost retras la 27 octombrie 2009, iar cel al transportatorului Angkor Airways și cel al PMT Air au fost retrase la 21 aprilie 2010. Drept urmare, OACI a eliminat problema semnificativă de siguranță în ceea ce privește transportatorii aerieni titulari ai unei licențe în Regatul Cambodgia ([1]).

(34) În plus, SSCA a comunicat că, din ianuarie 2009, Siem Reap International Airways, al cărui certificat de operator aerian a fost suspendat, este supus unei proceduri de recertificare. SSCA a declarat că transportatorului aerian respectiv i s-a acordat o prelungire suplimentară de 4 luni pentru a finaliza procedura. În caz contrar, certificatul urmează să îi fie revocat. Ținând seama de situația incertă a Siem Reap International Airways și pe baza criteriilor comune, se apreciază că acest transportator aerian trebuie să rămână în anexa A.

(35) Comisia ia notă de sancțiunile aplicate de SSCA și de progresele realizate în implementarea planului de măsuri corective destinat să remedieze deficiențele constatate de OACI și este dispusă să ajute autoritățile competente din Regatul Cambodgia să își consolideze capacitățile, oferindu-le asistență tehnică specializată.

Transportatori aerieni din Republica Democratică Congo

(36) Toți transportatorii aerieni certificați în Republica Democratică Congo fac obiectul unei interdicții de operare pe teritoriul UE și sunt incluși în anexa A. Comisia a fost informată că autoritățile competente ale Republicii Democratice Congo au emis un certificat de operator aerian pentru transportatorul aerian Congo Express. Comisia a deschis consultările cu autoritățile competente ale Republicii Democratice Congo pentru a obține o confirmare în acest sens. Autoritățile respective nu au răspuns.

(37) Întrucât nu există nicio dovadă a vreunei modificări a capacității autorităților competente ale Republicii Democratice Congo de a asigura supravegherea transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe în acest stat în conformitate cu standardele de siguranță aplicabile, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că transportatorul Congo Express trebuie adăugat în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Gaboneză

(38) La cererea Comisiei, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) a efectuat o misiune de asistență tehnică în Republica Gaboneză în perioada 11 – 15 ianuarie 2010. În raportul de misiune, publicat la 6 aprilie 2010, se constată că autoritățile competente ale Gabonului (ANAC) depun eforturi pentru a remedia deficiențele constatate cu ocazia auditului desfășurat de OACI în mai 2007 în cadrul programului universal de auditare a siguranței aeronautice. Pe de altă parte, raportul subliniază totodată necesitatea de a continua consolidarea capacității ANAC prin alocarea unui buget adecvat și prin recrutarea și formarea mai multor inspectori calificați, precum și nevoia de a asigura supravegherea continuă a transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe în Republica Gaboneză. Raportul cuprinde și o foaie de parcurs, întocmită în colaborare cu ANAC, în care sunt detaliate măsurile corective necesare și utile pentru soluționarea problemelor constatate de OACI. Conform acestei foi de parcurs, măsurile necesare nu se vor încheia înainte de începutul lui 2011.

(39) Autoritățile gaboneze competente (ANAC) au solicitat să fie audiate de Comitetul pentru siguranța navigației aeriene, pentru a prezenta progresele realizate până la acea dată. Audierea a avut loc la 21 iunie 2010. ANAC a comunicat că, în prezent, cadrul legislativ este în curs de revizuire, prin reforma codului aviației civile, a cărui adoptare este prevăzută pentru 31 decembrie 2010, precum și prin stabilirea progresivă a unui pachet complet de reglementări aeronautice gaboneze (RAG), ce vor intra treptat în vigoare până în 2011. ANAC a raportat noi progrese în materie de consolidare a capacităților sale, cu recrutarea unor noi inspectori, 7 dintre ei fiind în curs de calificare. În plus, ANAC a raportat că a făcut progrese în ceea ce privește supravegherea transportatorilor aerieni și aplicarea reglementărilor în materie de siguranță în vigoare (RACAM), așa cum o demonstrează suspendarea, la 16 octombrie 2009, a certificatului de operator aerian al SCD Aviation, avertizările adresate transportatorilor aerieni Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport și SN2AG, precum și amenzile aplicate transportatorilor aerieni Allegiance și Sky Gabon. Numărul și natura unora dintre deficiențele constatate arată că pot fi necesare noi sancțiuni dacă transportatorii aerieni nu respectă standardele de siguranță aplicabile.

([1]) Considerentul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1131/2008 din 14 noiembrie 2008, JO L 306, 15.11.2009, p. 48.

(40) Afrijet Business Services, titular al unei licențe în Gabon, a depus o cerere scrisă pentru a fi audiat de Comitetul pentru siguranța navigației aeriene în vederea ridicării restricțiilor impuse în prezent asupra aeronavei sale de tip Falcon 900B cu număr de înmatriculare TR-AFR. Afrijet Business Services a asigurat că operarea și întreținerea respectivului aparat se realizează în conformitate cu standardele de siguranță aplicabile. ANAC a confirmat acest lucru. În consecință, pe baza criteriilor comune, se apreciază că nu există niciun motiv pentru a restricționa operațiunile Afrijet Business Services desfășurate cu aeronava de tip Falcon 900B cu număr de înmatriculare TR-AFR și că aceasta ar trebui adăugată pe lista aeronavelor din anexa B cu care transportatorul aerian este autorizat să opereze în UE.

(41) Până în prezent, Comisia nu a primit nicio dovadă a implementării integrale a măsurilor corective corespunzătoare nici de la transportatorii aerieni incluși pe lista comunitară, nici de la autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a acestora. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că respectivii transportatori aerieni trebuie să facă în continuare obiectul unei interdicții de operare (anexa A) sau, după caz, al unor restricții de operare (anexa B).

(42) Comisia salută progresele realizate în implementarea planului de măsuri corective destinat să remedieze deficiențele constatate de OACI și în consolidarea capacităților autorităților gaboneze competente, fiind dispusă să le acorde asistență, inclusiv printr-o misiune la fața locului pentru a valida rezultatele obținute, odată ce cadrul legislativ intră în vigoare.

Transportatori aerieni din Republica Indonezia

(43) Autoritățile competente ale Indoneziei (DGCA) au raportat că s-au făcut progrese în direcția remedierii tuturor deficiențelor constatate cu ocazia auditului pe care OACI l-a desfășurat în februarie 2007 în cadrul programului universal de auditare a siguranței aeronautice. Misiunea de validare coordonată (ICVM) desfășurată de OACI în august 2009 a confirmat existența unor progrese semnificative, așa cum o demonstrează scăderea la 20 % a ratei de nerespectare efectivă a standardelor OACI. La 19 martie 2010, DGCA a comunicat OACI că au fost aplicate și ultimele măsuri corective.

(44) DGCA a mai informat OACI că și-a dezvoltat capacitatea de supraveghere a siguranței, majorând semnificativ bugetul alocat pentru 2009 și 2010 și recrutând 25 de noi inspectori de operațiuni de zbor și 8 noi inspectori de siguranță în cabina de pilotaj, și în plus, au beneficiat de ampla asistență tehnică a OACI și a autorităților aeronautice civile ale Australiei și ale Țărilor de Jos, ceea a permis o nouă actualizare a standardelor de siguranță în domeniul aviației civile (CASR) și consolidarea supravegherii unui număr mai mare de transportatori aerieni.

(45) Autoritățile indoneziene competente (DGCA) au solicitat să fie audiate de Comitetul pentru siguranța navigației aeriene în vederea ridicării restricțiilor impuse în prezent asupra următorilor trei transportatori aerieni: Indonesia Air Asia, Metro Batavia și Lion Air. La 22 iunie 2010, DGCA a făcut prezentări scrise și orale.

(46) Prezentările Indonesia Air Asia și cele ale DGCA au confirmat că acest transportator aerian a fost recertificat la 30 septembrie 2009 în conformitate cu CASR și face obiectul unei supravegheri adecvate de către DGCA. DGCA a confirmat că acest transportator aerian respectă pe deplin standardele de siguranță aplicabile. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Indonesia Air Asia trebuie retras din anexa A.

(47) Prezentările Metro Batavia și cele ale DGCA au confirmat că și acest transportator aerian a fost recertificat la 30 septembrie 2009 în conformitate cu CASR și face obiectul unei supravegheri adecvate de către DGCA. DGCA a confirmat că acest transportator aerian respectă pe deplin standardele de siguranță aplicabile. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Metro Batavia trebuie retras din anexa A.

(48) Prezentările Lion Air au semnalat că acest transportator aerian, care operează în prezent o flotă de 50 de aeronave, a fost implicat, din 2004, în 2 accidente și în 2 incidente grave. Cu toate acestea, transportatorul nu a fost în măsură să furnizeze informații suficiente despre respectivele accidente și incidente ori despre cauzele lor, nici nu a demonstrat că au fost luate măsuri adecvate pentru a preveni reapariția unor astfel de cazuri, ținând seama în special de posibila extindere a flotei sale în anii următori. În plus, nu s-a putut concluziona că DGCA supraveghează în mod adecvat operațiunile transportatorului, dată fiind lipsa oricărei constatări scrise în cursul a peste 100 de inspecții ale operațiunilor de zbor înregistrate în 2009 și 2010. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Lion Air trebuie să rămână în anexa A.

(49) Până în prezent, Comisiei nu i s-a comunicat nicio dovadă a implementării integrale a măsurilor corective corespunzătoare de către ceilalți transportatori aerieni incluși pe lista comunitară. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori aerieni trebuie să facă în continuare obiectul unei interdicții de operare (anexa A).

(50) Comisia încurajează eforturile și progresele realizate de autoritățile indoneziene competente pentru remedierea durabilă a deficiențelor în materie de siguranță.

Transportatori aerieni din Filipine

(51) După adoptarea Regulamentului (UE) nr. 273/2010 [1], Comisia a continuat în mod activ consultările cu autoritățile competente din Filipine (CAAP) în ceea ce privește măsurile pe care acestea le-au luat pentru a ameliora siguranța aviației filipineze și respectarea standardelor de siguranță aplicabile.

(52) Autoritățile competente din Filipine (CAAP) au comunicat că au lansat o serie de măsuri, cele mai importante fiind reformularea normelor și a reglementărilor de implementare în vigoare, estimată să se încheie până la sfârșitul lui 2010; o nouă consolidare a capacităților CAAP prin transferul unor inspectori calificați, angajați în prezent la OACI, în cadrul proiectului de asistență tehnică, acțiune prevăzută să se încheie până la sfârșitul lui 2010, precum și angajarea de personal suplimentar; reauditarea și recertificarea tuturor transportatorilor aerieni, inclusiv a celor care fuseseră deja certificați de CAAP înainte de martie 2010; elaborarea de planuri de supraveghere continuă pentru toți transportatorii aerieni; consolidarea sancțiunilor aplicate în caz de constatare a unor deficiențe în materie de siguranță.

(53) CAAP a comunicat că, la 19 martie 2010, a suspendat certificatul de operator aerian al Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), un transportator care continuase să opereze fără a fi certificat în mod corespunzător de către autoritățile competente din Filipine.

(54) Transportatorul aerian Interisland Airlines Inc., care fusese certificat de CAAP la 16 martie 2010, a fost implicat într-un accident mortal la 21 aprilie 2010 cu una dintre aeronavele de pe certificatul său de operare de tip Antonov 12BP, cu numărul de înmatriculare UP-AN216. CAAP, care a anchetat cazul imediat după accident, a decis, la 23 aprilie 2010, să revoce certificatul de operator aerian al Interisland Airlines Inc., care și-a încetat așadar pe deplin activitatea. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Interisland Airlines Inc. trebuie retras din anexa A.

(55) Philippine Airlines a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru siguranța navigației aeriene pentru a comunica recentele progrese înregistrate, iar audierea a avut loc la 22 iunie 2010. Transportatorul aerian a confirmat că a făcut obiectul unui audit complet de recertificare de către CAAP, că toate măsurile corective au fost realizate în mod adecvat și că, la 17 iunie 2010, i se eliberase un nou certificat de operator aerian. Cu toate acestea, finalizarea recentă a procesului de recertificare și depunerea cu întârziere a dovezilor aferente nu au permis verificarea situației la fața locului, așa cum era prevăzut.

(56) Cebu Pacific Airlines a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru siguranța navigației aeriene pentru a comunica recentele progrese înregistrate, iar audierea a avut loc la 22 iunie 2010. Transportatorul aerian a confirmat că a făcut obiectul unui audit complet de recertificare de către CAAP și că măsurile corective necesare erau în curs de aplicare, unele dintre ele fiind încă nefinalizate, deși noul certificat de transportator aerian fusese deja emis la 7 iunie 2010, cu restricții asupra operațiunilor care excludeau transportul de mărfuri periculoase și apropieri de precizie de Cat II pentru flota de ATR-72. Cu toate acestea, depunerea cu întârziere a dovezilor aferente și existența unor deficiențe încă neremediate nu au permis verificarea situației la fața locului, așa cum era prevăzut.

(57) Grava problemă de siguranță pe care OACI a notificat-o tuturor statelor părți la Convenția de la Chicago în urma auditului USOAP desfășurat în Filipine în octombrie 2009 și care afectează supravegherea în materie de siguranță a transportatorilor titulari ai unei licențe în Filipine [2], rămâne nerezolvată. CAAP a comunicat că a transmis OACI un plan amplu de măsuri pentru remedierea deficiențelor constatate de aceasta. CAAP nu a comunicat însă acest plan de măsuri corective și nici opinia OACI cu privire la acesta. În plus, CAAP a comunicat că Filipine nu va fi în măsură să solicite FAA SUA revizuirea actualei clasificări înainte de ultimul trimestru al anului 2010.

(58) Comisia recunoaște eforturile depuse de autoritățile competente pentru reformarea sistemului aeronautic civil din Filipine, însă până la implementarea efectivă a măsurilor corective adecvate pentru remedierea deficiențelor constatate de FAA SUA și de OACI se apreciază că autoritățile competente din Filipine nu sunt nici în acest stadiu în măsură să implementeze standardele de siguranță aplicabile și să asigure respectarea acestora de către toți transportatorii aerieni aflați sub controlul lor reglementar. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Filipine, cu excepția transportatorului Interisland Airlines Inc., trebuie să rămână în anexa A.

(59) Comisia este în continuare dispusă să sprijine eforturile Filipinelor, prin intermediul unei vizite de evaluare în strânsă colaborare cu OACI și cu participarea statelor membre și a Agenției Europene de Siguranță a Aviației, dacă este posibil înainte de următoarea reuniune a Comitetului pentru siguranța navigației aeriene, pentru a verifica progresele făcute de CAAP, inclusiv performanțele operatorilor în materie de siguranță.

[1] Considerentele 74-87 din Regulamentul (UE) nr. 273/2010 din 30 martie 2010, JO L 84, 31.3.2010, p. 33.

[2] Constatarea OPS/01 a OACI.

Iran Air

(60) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 273/2010 [1], Comisia, asistată de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și cu sprijinul statelor membre, a efectuat o vizită de evaluare a siguranței în Republica Islamică Iran, în perioada 29 mai – 3 iunie 2010, pentru a verifica implementarea satisfăcătoare a măsurilor anunțate de autoritățile competente (CAO-IRI) și transportatorul Iran Air.

(61) În cursul vizitei, CAO-IRI a fost în măsură să demonstreze că dispune de un sistem de supraveghere a operațiunilor aeronautice care respectă obiectivele Documentului 8335 al OACI - *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (Manual de proceduri pentru inspectarea, certificarea și supravegherea continuă a operațiunilor). În plus, autoritățile corectaseră o neregulă constatată anterior în procedurile sale ulterioare auditurilor prin adoptarea unui sistem tripartit de clasificare a constatărilor, care permitea tratarea în cel mai scurt timp a problemelor urgente de siguranță. Totodată, autoritățile au arătat că luaseră măsuri pentru a răspunde preocupărilor în materie de siguranță asociate transportatorilor iranieni, în special transportatorului Iran Air.

(62) Cu toate acestea, în domeniul navigabilității și al întreținerii s-au constatat o serie de nereguli la nivelul supravegherii Iran Air de către CAO-IRI, printre care lipsa unei analize detaliate a programelor de întreținere și a listelor de echipamente minime (MEL), ceea ce nu a permis detectarea erorilor făcute de transportatorul aerian.

(63) În afară de aceasta, CAO-IRI nu a fost în măsură să furnizeze o listă consolidată a incidentelor survenite în cursul zborurilor Iran Air, așadar nu au putut să aprecieze performanțele generale ale transportatorului aerian în materie de siguranță. Cu toate acestea, CAO-IRI a putut demonstra că anchetaseră în detaliu toate incidentele importante și făcuseră recomandări.

(64) Cu ocazia vizitei de verificare s-a constatat că CAO-IRI era determinată să adopte tehnici moderne de gestionare a siguranței și că, în ultimele șase luni, s-au făcut progrese semnificative. Echipa a remarcat, de asemenea, abordarea deschisă, cooperantă și constructivă a CAO-IRI în soluționarea neregulilor constatate la nivelul procedurilor sale.

(65) În ceea ce privește Iran Air, raportul semnalează existența unor deficiențe grave la nivelul gestionării navigabilității și al întreținerii. Concret, s-a constatat că în programele de întreținere s-au făcut erori elementare, care au condus la omiterea din programe a numeroase echipamente de siguranță de la bordul aeronavelor Airbus A-320 și al cargoului Boeing 747-200. În afară de aceasta, sistemul de întreținere a aeronavelor Airbus A-320 nu a asigurat rectificarea în termenele stabilite a elementelor omise. Mai mult decât atât, pe aeronavele Airbus-320 nu se utiliza niciun sistem de monitorizare a datele de zbor (FDM), iar în cazul celorlalte aeronave nivelul de colectare a datelor era foarte scăzut. În plus, raportul concluzionează că această companie nu respectă cerințe elementare în ceea ce privește continuitatea navigabilității aeronavelor sale, lucru care se observă îndeosebi în gestionarea aparatelor Airbus A320 și Boeing 727 și 747.

(66) Cu toate acestea, în raport se constată o ameliorare clară a sistemului de gestionare a calității și a procedurilor de gestionare a siguranței ale Iran Air, îndeosebi în ceea ce privește utilizarea metodologiei LOSA (*Line Oriented Safety Audit*) și crearea unui „consiliu de înaltă siguranță”, prezidat de directorul general și responsabil cu coordonarea și supravegherea activităților de aplicare a unor standarde de siguranță solide în departamentele operaționale. În plus, raportul menționează abordarea deschisă și cooperantă în rezolvarea neregulilor de siguranță constatate și dorința transportatorului aerian de a adopta tehnici moderne de gestionare a siguranței.

(67) În prezentările sale în fața Comitetului pentru siguranța navigației aeriene, Iran Air a oferit detaliile unui plan de măsuri corective destinat să remedieze aspectele identificate în urma vizitei la fața locului.

(68) Rezultatele inspecțiilor la sol efectuate de statele membre în cadrul programului SAFA în cursul ultimelor 14 luni au arătat o ameliorare constantă a performanțelor. Însă rezultatele referitoare la aeronavele A-320 sunt cu mult mai negative decât cele referitoare la celelalte aeronave ale transportatorului aerian.

(69) Ținând seama de neregulile constatate în materie de continuitate a navigabilității și întreținere și de rezultatele inspecțiilor SAFA, precum și pe baza criteriilor comune, se apreciază că niciuna dintre aeronavele de tip A-320, Boeing B-727, B-747 seria – 100, Boeing B-747 seria – 200 și Boeing B-747-SP de pe certificatul de operator aerian al transportatorului aerian nu trebuie autorizată să opereze în Uniunea Europeană și, prin urmare, respectivele aeronave trebuie incluse în anexa B. Transportatorului aerian trebuie să i se permită să efectueze zboruri în Uniunea Europeană cu aeronavele autorizate enumerate în anexa B dacă operațiunile sale se limitează strict la nivelul lor actual (frecvență și destinații).

(70) Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape activitatea Iran Air. Cu toate acestea, ținând seama de situația actuală a supravegherii exercitate de autoritățile competente din Iran, Comitetul pentru siguranța navigației aeriene recomandă cu insistență Comisiei să își intensifice consultările cu aceste autorități în vederea găsirii unor soluții durabile la deficiențele de siguranță constatate și să solicite CAO-IRI să trimită rapoarte lunare de verificare a implementării planului de măsuri corective și să furnizeze informații despre toate activitățile sale de supraveghere a Iran Air în materie de continuitate a navigabilității, întreținere și operațiuni efectuate.

[1] Considerentul 49 din Regulamentul (UE) nr. 273/2010 din 30 martie 2010, JO L 84, 31.3.2010, p. 29.

(71) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către Iran Air a standardelor de siguranță aplicabile, acordând prioritate inspecțiilor la sol care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

(72) Cu ocazia întâlnirii Comitetului pentru siguranța navigației aeriene la 22 iunie 2010, autoritățile competente ale Federației Ruse au informat comitetul că luaseră o serie de măsuri pentru a intensifica supravegherea anumitor transportatori aerieni ca urmare a informațiilor primite de Comisie la 6 mai cu privire la numărul tot mai mare de constatări făcute în cursul inspecțiilor la sol cu impact asupra siguranței.

(73) Autoritățile cu comunicat în special că, în urma unei decizii, transportatorul aerian YAK Service nu mai este autorizat, începând din 18 mai 2010, să opereze în spațiul aerian al statelor CEAC. Dacă însă această decizie nu se va aplica, Comisia își rezervă dreptul de a lua măsurile care se impun în privința acestui transportator aerian, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(74) Ca și în cazul actualizărilor anterioare ale Regulamentului (CE) nr. 474/2006, autoritățile competente ale Federației Ruse au informat Comitetul pentru siguranța navigației aeriene că și-au modificat decizia din 25 aprilie 2008 în cadrul procesului de supraveghere a continuității navigabilității aeronavelor din registrul lor, decizie prin care interziceau operarea în Uniunea Europeană a aeronavelor înscrise în certificatele de operator aerian ale 13 transportatori aerieni ruși. Aceste aeronave nu erau echipate pentru a efectua zboruri internaționale în conformitate cu standardele OACI (respectiv nu dețineau echipamente TAWS/E-GPWS), și/sau certificatul lor de navigabilitate expirase și/sau nu fusese reînnoit. În consecință, Comitetul pentru siguranța navigației aeriene a primit o listă a tuturor aeronavelor înscrise în certificatele de operator aerian din Rusia, alături de echipamentele fiecăreia. Pe baza acestor informații, următoarele aeronave fac obiectul unei interdicții de operare în, către și din Uniunea Europeană, deoarece nu sunt dotate cu echipamentele prevăzute în anexa 6 a OACI:

(a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363.

(b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 și RA-85682 – ambele aeronave sunt în prezent operate de alți transportatori aerieni certificați în Federația Rusă.

(c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 și RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 și RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 și RA-88300; Yak-42D: RA-42437; toate elicopterele (22) Kamov Ka-26 (înmatriculare necunoscută); toate elicopterele (49) Mi-8 (înmatriculare necunoscută); toate elicopterele (11) Mi-171 (înmatriculare necunoscută); toate elicopterele (8) Mi-2 (înmatriculare necunoscută); toate elicopterele (1) EC-120B: RA-04116.

(d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 și RA-85457.

(e) Krasnoyarsky Airlines: Aeronava de tip TU-154M RA-85682 înscrisă anterior în certificatul de operator aerian al Krasnoyarsky Airlines, care a fost revocat în 2009, este operată în prezent de un alt transportator aerian certificat în Federația Rusă.

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

(g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; toate aeronavele TU-134 (înmatriculare necunoscută); toate aeronavele Antonov An-24 (înmatriculare necunoscută); toate aeronavele An-2 (înmatriculare necunoscută); toate elicopterele Mi-2 (înmatriculare necunoscută); toate elicopterele Mi-8 (înmatriculare necunoscută).

(h) Siberia Airlines: Tupolev – nicio aeronavă.

(i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; toate aeronavele Tupolev TU-134A, inclusiv RA-65065 și RA-65102; toate aeronavele Antonov AN-24RV, inclusiv RA-46625 și RA-47818; aeronavele de tip AN24RV cu numere de înmatriculare RA-46625 și RA-47818 sunt operate în prezent de un alt transportator rus.

(j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (aeronavele RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 și RA-85432 nu sunt operate în prezent din motive financiare).

(k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; toate aeronavele (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 și RA-65977; aeronavele RA-65143 și RA-65916 sunt operate de un alt transportator rus; toate aeronavele (1) TU-134B: RA-65726; toate aeronavele Yakovlev Yak-40: RA-87348 (nu sunt operate în prezent din motive financiare), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 și RA-88280; toate elicopterele Mil-26: (înmatriculare necunoscută); toate elicopterele Mil-10 (înmatriculare necunoscută); toate elicopterele Mil-8 (înmatriculare necunoscută); toate elicopterele AS-355 (înmatriculare necunoscută); toate elicopterele BO-105 (înmatriculare necunoscută); aeronavele de tip AN-24B: RA-46388, aeronavele RA-46267 și RA-47289 și aeronavele de tip AN-24RV RA-46509, RA-46519 și RA-47800 sunt operate de un alt transportator rus.

(l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, aeronavele RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 și RA-65555 sunt operate de un alt transportator rus; Ilyushin IL-18: RA-75454 este operată de un alt transportator rus; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 și RA-88200 sunt operate de un alt transportator rus.

(75) Pentru a intensifica cooperarea cu Comisia și cu statele membre, Comitetul pentru siguranța navigației aeriene a solicitat autorităților competente ale Federației Ruse să desemneze un punct de contact pentru toate comunicările cu membrii Comitetului pentru siguranța navigației aeriene pe chestiuni legate de inspecțiile la sol efectuate asupra transportatorilor aerieni ruși în aeroporturile din UE și cele efectuate asupra transportatorilor aerieni din UE în Federația Rusă, precum și să depună eforturi în vederea unei mai mari transparențe, prin intermediul schimburilor de date în materie de siguranță.

(76) Mai mult decât atât, în cadrul cooperării consolidate și pentru a asigura securitatea juridică și executarea adecvată a măsurilor luate pentru a exclude transportatorii aerieni și aeronavele care nu respectă standardele de siguranță aplicabile, s-a convenit ca autoritățile competente ale Federației Ruse să revizuiască, împreună cu Comisia și cu statele membre și înainte de următoarea reuniune a Comitetului pentru siguranța navigației aeriene, decizia comună a Comisiei Europene și a acestor autorități din 24 aprilie 2008. Comitetul pentru siguranța navigației aeriene a acceptat să evalueze progresele realizate cu ocazia următoarei sale reuniuni și, dacă este cazul, să solicite Comisiei să prezinte măsurile necesare în cadrul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

(77) Între timp, statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță aplicabile, acordând prioritate inspecțiilor la sol asupra aeronavelor acestor transportatori, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 351/2008, pentru a se asigura intensificarea numărului de inspecții efectuate asupra transportatorilor aerieni ruși, astfel încât performanțele acestora să poată fi reevaluate cu ocazia următoarei reuniuni a Comitetului pentru siguranța navigației aeriene ce va avea loc în noiembrie 2010.

Considerente generale privind ceilalți transportatori incluși în anexele A și B

(78) Până în prezent, în pofida solicitărilor specifice transmise de Comisie, aceasta nu a primit nicio dovadă a implementării integrale a măsurilor corective corespunzătoare nici de la ceilalți transportatori aerieni incluși în lista UE actualizată la 30 martie 2010, nici de la autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a acestor transportatori aerieni. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că respectivii transportatori aerieni trebuie să facă în continuare obiectul unei interdicții de operare (anexa A) sau, după caz, al unor restricții de operare (anexa B).

(79) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranța navigației aeriene,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

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

2. Anexa B se înlocuiește cu textul din 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, 5 iulie 2010.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Dacian CIOLOȘ
Membru al Comisiei

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII DE OPERARE GENERALE PE TERITORIUL UE [1]

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regatul Cambodgia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Necunoscut	VRB	Republica Rwanda
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția transportatorului TAAG Angola Airlines inclus în anexa B, inclusiv:			Republica Angola
AEROJET	015	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	004	DCD	Republica Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	003	MBC	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
ALADA	005	RAD	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
DIEXIM	007	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	011	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
PHA	019	Necunoscut	Republica Angola
RUI & CONCEICAO	012	Necunoscut	Republica Angola
SAL	013	Necunoscut	Republica Angola
SERVISAIR	018	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	014	SOR	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv:		—	Republica Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin

[1] Transportatorii aerieni enumerați în anexa A ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de operare, cu condiția respectării standardelor de siguranță aplicabile.

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Necunoscut	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv:			Republica Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Necunoscut	Republica Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Necunoscut	Republica Congo
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv:		—	Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Republica Democratică Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Semnătură ministerială (ordonanța nr. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv:			Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	Necunoscut	CEL	Guineea Ecuatorială
EGAMS	Necunoscut	EGM	Guineea Ecuatorială
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guineea Ecuatorială
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Guineea Ecuatorială
GETRA – GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guineea Ecuatorială
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guineea Ecuatorială
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia și Metro Batavia, inclusiv:			Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ASCO NUSA AIR	135-022	Necunoscut	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Necunoscut	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Necunoscut	Republica Indonezia
CARDIG AIR	121-013	Necunoscut	Republica Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republica Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republica Indonezia
EASTINDO	135-038	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Necunoscut	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republica Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Republica Indonezia
MEGANTARA	121-025	MKE	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
NYAMAN AIR	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republica Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	Republica Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Necunoscut	Republica Indonezia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republica Indonezia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republica Indonezia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republica Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Necunoscut	Republica Indonezia
SKY AVIATION	135-044	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Necunoscut	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Necunoscut	Republica Indonezia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului Air Astana inclus în anexa B, inclusiv:			Republica Kazahstan
AERO AIR COMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AEROPRAKT KZ	Necunoscut	APK	Republica Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republica Kazahstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republica Kazahstan
AIR DIVISION OF EKA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AIR FLAMINGO	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Necunoscut	AKS	Republica Kazahstan
ALMATY AVIATION	Necunoscut	LMT	Republica Kazahstan
ARKHABAY	Necunoscut	KEK	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republica Kazahstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republica Kazahstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republica Kazahstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republica Kazahstan
BERKUT KZ	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republica Kazahstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republica Kazahstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republica Kazahstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Necunoscut	KZE	Republica Kazahstan
FENIX	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republica Kazahstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republica Kazahstan

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republica Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republica Kazahstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republica Kazahstan
KAZAIRWEST	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
KAZAVIA	Necunoscut	KKA	Republica Kazahstan
KAZAVIASPAS	Necunoscut	KZS	Republica Kazahstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republica Kazahstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republica Kazahstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republica Kazahstan
NAVIGATOR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Necunoscut	KOV	Republica Kazahstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
SALEM AIRCOMPANY	Necunoscut	KKS	Republica Kazahstan
SAMAL AIR	Necunoscut	SAV	Republica Kazahstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republica Kazahstan
SEMEYAVIA	Necunoscut	SMK	Republica Kazahstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republica Kazahstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republica Kazahstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republica Kazahstan
SKYSERVICE	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
TYAN SHAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Necunoscut	JTU	Republica Kazahstan
ZHERSU AVIA	Necunoscut	RZU	Republica Kazahstan
ZHEZKAZGANAIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv:			Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
ASIAN AIR	Necunoscut	AAZ	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republica Kârgâzstan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republica Kârgâzstan
DAMES	20	DAM	Republica Kârgâzstan
EASTOK AVIA	15	EEA	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 AIRLINE	Necunoscut	KGA	Republica Kârgâzstan
MAX AVIA	33	MAI	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	SGL	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	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia		—	Liberia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția transportatorilor Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG incluși în anexa B, inclusiv:			Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republica Gaboneză
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Necunoscut	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Filipine, inclusiv:			Republica Filipine
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Necunoscut	Republica Filipine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Necunoscut	Republica Filipine
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Necunoscut	Republica Filipine
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Necunoscut	Republica Filipine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Necunoscut	Republica Filipine

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Necunoscut	Republica Filipine
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Necunoscut	Republica Filipine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Necunoscut	Republica Filipine
BEACON	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Necunoscut	Republica Filipine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Necunoscut	Republica Filipine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Necunoscut	Republica Filipine
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Necunoscut	Republica Filipine
CM AERO	4AN2000001	Necunoscut	Republica Filipine
CORPORATE AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Necunoscut	Republica Filipine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Necunoscut	Republica Filipine
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Necunoscut	Republica Filipine
HUMA CORPORATION	2009014	Necunoscut	Republica Filipine
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Necunoscut	Republica Filipine
ISLAND AVIATION	2009009	Necunoscut	Republica Filipine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Necunoscut	Republica Filipine
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Necunoscut	Republica Filipine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Necunoscut	Republica Filipine
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Necunoscut	Republica Filipine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Necunoscut	Republica Filipine
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Necunoscut	Republica Filipine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Necunoscut	Republica Filipine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Necunoscut	Republica Filipine
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Necunoscut	Republica Filipine
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Necunoscut	Republica Filipine

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Necunoscut	Republica Filipine
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Necunoscut	Republica Filipine
WORLD AVIATION, CORP.	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Necunoscut	Republica Filipine
YOKOTA AVIATION, INC.	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
ZENITH AIR, INC.	2009012	Necunoscut	Republica Filipine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Necunoscut	Republica Filipine
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Principe, inclusiv:	—	—	São Tomé și Principe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Necunoscut	São Tomé și Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé și Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé și Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Necunoscut	São Tomé și Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé și Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Necunoscut	São Tomé și Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé și Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Necunoscut	São Tomé și Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé și Principe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
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 certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan			Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS	Necunoscut		Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	Necunoscut		Republica Sudan

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
MARSLAND COMPANY	Necunoscut		Republica Sudan
ATTICO AIRLINES	Necunoscut		Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Necunoscut		Republica Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Necunoscut		Republica Sudan
ALMAJARA AVIATION	Necunoscut		Republica Sudan
BADER AIRLINES	Necunoscut		Republica Sudan
ALFA AIRLINES	Necunoscut		Republica Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Necunoscut		Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Necunoscut		Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Necunoscut		Republica Sudan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Swaziland, inclusiv:	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE OPERARE PE TERITORIUL UE [1]

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Toată flota, cu excepția a 2 aeronave de tip Tu-204	Toată flota, cu excepția P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția a 2 aeronave de tip Falcon 50 și 2 aeronave de tip Falcon 900	Toată flota, cu excepția TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republica Gaboneză
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazahstan	Toată flota, cu excepția a 2 aeronave de tip B767, 4 aeronave de tip B757, 10 aeronave de tip A319/320/321, 5 aeronave de tip Fokker 50	Toată flota, cu excepția P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regatul Țărilor de Jos)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, cu excepția LET 410 UVP	Toată flota, cu excepția D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția unei aeronave de tip Boeing B-767-200	Toată flota, cu excepția TR-LHP	Republica Gaboneză
IRAN AIR [4]	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, cu excepția a 14 aeronave de tip A300, 8 aeronave de tip A310, o aeronavă B737	Toată flota, cu excepția EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX	Republica Islamică Iran

[1] Transportatorii aerieni enumerați în anexa B ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează o aeronavă închiriată cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de operare, cu condiția respectării standardelor de siguranță aplicabile.

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de operator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția unei aeronave de tip Challenger CL601 și a unei aeronave de tip HS-125-800	Toată flota, cu excepția TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, cu excepția a 3 aeronave de tip Boeing B-777 și 4 aeronave de tip Boeing B-737-700	Toată flota, cu excepția D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republica Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucraina	Toată cu excepția unei aeronave de tip MD-83	Toată flota, cu excepția UR-CFF	Ucraina

([1]) Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate în mod specific pentru operațiunile sale actuale în Uniunea Europeană.
([2]) Air Astana este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate în mod specific pentru operațiunile sale actuale pe teritoriul Uniunii Europene.
([3]) Gabon Airlines este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate în mod specific pentru operațiunile sale actuale pe teritoriul Uniunii Europene.
([4]) Iran Air este autorizat să efectueze operațiuni către Uniunea Europeană cu aeronavele specificate, în condițiile menționate la considerentul 70 din prezentul regulament.