REGULAMENTUL (CE) NR. 1144/2009 AL COMISIEI

din 26 noiembrie 2009

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) Prin Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 s-a stabilit lista comunitară de transportatori aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității, 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 pertinente în contextul actualizării listei comunitare. Informații pertinente au fost, de asemenea, comunicate de țări terțe. Pe această bază, este necesar ca lista comunitară să fie actualizată.

(3) 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 cu supravegherea lor reglementară, indicând principalele aspecte și considerente care vor sta la baza unei decizii de a li se impune o interdicție de exploatare pe teritoriul Comunității sau de a modifica condițiile unei interdicții de exploatare impuse asupra unui transportator aerian inclus în lista comunitară.

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

(6) Comitetul pentru Siguranța Aeriană a audiat prezentările făcute 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. Au fost furnizate informații referitoare la cererile de asistență tehnică și de cooperare suplimentare necesare îmbunătățirii capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile, având drept scop remedierea tuturor cazurilor de neconformitate cu standardele internaționale aplicabile.

(7) Comitetul pentru Siguranța Aeriană a fost informat, de asemenea, în legătură cu măsurile de executare luate de AESA și de statele membre în vederea garantării continuității navigabilității și a întreținerii aeronavelor înmatriculate în Comunitatea Europeană și exploatate de transportatori aerieni certificați de autoritățile aeronautice civile din țări terțe.

(8) Prin urmare, este necesară modificarea Regulamentului (CE) nr. 474/2006.

Transportatori comunitari

(9) Pe baza informațiilor obținute în urma inspecțiilor la sol SAFA, efectuate asupra aeronavelor anumitor transportatori aerieni comunitari, precum și în urma inspecțiilor și a auditurilor pe domenii specifice, efectuate de autoritățile aeronautice naționale respective, unele state membre au luat anumite măsuri de executare. Acestea au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranța Aeriană cu privire la măsurile respective: autoritățile competente din Lituania au revocat certificatul de operator aerian (COA) al transportatorului aerian FLYLAL Lithuanian Airlines, iar autoritățile competente din Spania au lansat în data de 30 octombrie 2009 procedura de suspendare a certificatului de operator aerian aparținând transportatorului aerian Euro Continental.

[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.

Albanian Airlines MAK

(10) Există dovezi certe referitoare la grave deficiențe de siguranță ale transportatorului aerian Albanian Airlines MAK, certificat în Albania. Deficiențele au fost identificate de Franța, Germania, Italia, precum și de alte state CEAC (Conferința Europeană a Aviației Civile) în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([1]). Aceste deficiențe vizează în principal aeronavele de tip MD82.

(11) Albanian Airlines MAK a răspuns pertinent și la timp la întrebările adresate de autoritățile aeronautice civile din Franța, Germania și Italia referitoare la acțiunile corective întreprinse în vederea remedierii acestor deficiențe de siguranță.

(12) Cu toate acestea, autoritățile competente albaneze (DGCA) au confirmat faptul că deficiențele identificate cu ocazia inspecțiilor SAFA indică de fapt existența unor deficiențe sistemice în ceea ce privește exploatarea și sistemul de calitate al Albanian Airlines MAK. DGCA a desfășurat o anchetă aprofundată în ceea ce privește respectarea de către transportatorul aerian respectiv a standardelor de siguranță aplicabile și, prin urmare, a decis să impună transportatorului aerian restricții în materie de exploatare și schimbări structurale. DGCA a informat în mod special Comitetul pentru Siguranța Aeriană că flota a fost redusă de la 3 la 2 aeronave și că aeronava de tip MD-82 înmatriculată ZA-ASA a fost retrasă din certificatul de operator aerian al companiei și radiată la 1 octombrie 2009. Mai mult, la data de 23 octombrie, DGCA a limitat activitățile transportatorului aerian la nivelul și destinațiile existente la data respectivă și i-a solicitat transportatorului aerian să schimbe cu efect imediat managementul și să consolideze sistemele de management al calității și siguranței.

(13) La 11 noiembrie, DGCA fost audiată de Comitetul pentru Siguranța Aeriană, care a confirmat că măsurile corective au fost implementate și că ele au drept scop soluționarea eficientă a deficiențelor de siguranță identificate.

(14) Autoritățile competente albaneze au demonstrat că măsurile pe care le-au luat au avut drept scop garantarea supravegherii în materie de siguranță a Albanian Airlines MAK.

(15) Autoritățile competente albaneze sunt invitate să accelereze implementarea planului de acțiune menționat la considerentul 32 din Regulamentul (CE) nr. 787/2007 ([2]), reamintindu-li-se totodată de angajamentul menționat la considerentul 33 din același regulament, conform căruia nu vor putea elibera niciun alt certificat de operator aerian înainte de implementarea satisfăcătoare a programului de restructurare. Având în vedere toate acestea, Albania este invitată să accelereze consolidarea capacităților DGCA pentru a garanta astfel că supravegherea continuă a transportatorilor aerieni certificați în Albania se desfășoară în mod durabil și cu respectarea standardelor de siguranță aplicabile.

(16) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației va desfășura o inspecție de standardizare în Albania la începutul anului 2010, având drept scop monitorizarea implementării cerințelor de siguranță aplicabile de către autoritățile competente și de către întreprinderile aflate sub supravegherea acestora.

Egypt Air

(17) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 619/2009 ([3]) și ca urmare a prezentării, în iunie 2009, a planului de măsuri corective, autoritățile competente din Egipt au prezentat patru rapoarte lunare vizând lunile iulie, august, septembrie și octombrie 2009 pentru a indica stadiul implementării planului, astfel cum a fost verificată de către autoritățile respective. Pe lângă rapoartele în cauză, care s-au axat pe inspecțiile la sol ale aeronavelor aparținând Egypt Air, autorităților competente egiptene li s-a solicitat să prezinte rapoartele de audit privind întreținerea, continuitatea navigabilității și operațiunile de zbor efectuate în cazul transportatorului aerian. Autoritățile competente egiptene au transmis în data de 10 noiembrie raportul privind inspecția de bază efectuată în luna octombrie 2009 în cazul Egypt Air, ceea ce a dus la reînnoirea certificatului de operator aerian al transportatorului aerian. Rapoartele de audit privind continuitatea navigabilității, operațiunile de zbor și cele la sol nu au fost transmise. Din documentele furnizate reiese că, deși transportatorul aerian a făcut progrese semnificative, se preconizează și alte ameliorări în domenii precum întreținerea, ingineria și exploatarea.

(18) De asemenea, autoritățile competente egiptene s-au angajat să furnizeze informații privind finalizarea satisfăcătoare a constatărilor identificate anterior în timpul inspecțiilor la sol ale aeronavelor aparținând Egypt Air efectuate în 2008 și 2009. În acest scop, autoritățile competente egiptene au purtat corespondența relevantă cu o serie de state membre în care aeronave ale Egypt Air au făcut obiectul unor inspecții la sol în perioada 1 ianuarie 2008-30 septembrie 2009. Procesul de finalizare a acestor constatări se află în curs de desfășurare și va fi verificat cu regularitate.

(19) Comitetul pentru Siguranța Aeriană recunoaște efortul depus de transportator în vederea finalizării măsurilor necesare pentru redresarea situației acestuia sub aspectul siguranței, precum și disponibilitatea semnificativă de cooperare demonstrată atât de transportator, cât și de autoritățile competente egiptene. Cu toate acestea, având în vedere domeniul de aplicare și anvergura planului de măsuri corective al transportatorului aerian, precum și necesitatea de a prevedea soluții durabile la numeroasele deficiențe de siguranță identificate anterior, autorităților competente din Egipt li se solicită să transmită în continuare rapoarte lunare cu privire la verificarea implementării planului respectiv și la finalizarea constatărilor făcute cu ocazia inspecțiilor SAFA, împreună cu alte eventuale rapoarte de audit pe care autoritățile respective le vor întocmi în privința Egypt Air.

([1]) DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

([2]) JO L 175, 5.7.2007, p. 12.

([3]) JO L 182, 15.7.2009, p. 4.

(20) După finalizarea planului de măsuri corective, autoritățile competente egiptene trebuie să realizeze un audit final și să comunice rezultatele Comisiei, împreună cu eventuale recomandări. Comisia își rezervă dreptul de a verifica implementarea măsurilor corective de către transportatorul aerian cu ocazia unei vizite efectuate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației cu sprijinul statelor membre. Între timp, statele membre continuă să garanteze că numărul de inspecții la adresa transportatorului Egypt Air va crește pentru a pune bazele unei reevaluări a cazului în cadrul următoarei reuniuni a Comitetului pentru Siguranța Aeriană.

Yemenia Yemen Airways

(21) În conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 715/2008 și (CE) nr. 1131/2008 ([1]), statele membre au continuat să verifice respectarea efectivă de către Yemen a standardelor de siguranță corespunzătoare prin inspecții periodice la sol ale aeronavelor sale care aterizează pe aeroporturi comunitare. În 2009, Franța, Germania, Italia și Regatul Unit au raportat astfel de inspecții. Comisia a primit documente care demonstrează că transportatorul aerian a reacționat în mod corespunzător și la timp în vederea soluționării aspectelor constatate în urma inspecțiilor.

(22) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 619/2009, Comisia a primit informații suplimentare din partea autorităților competente ale Republicii Yemen, precum și din partea transportatorului Yemenia Yemen Airways privind implementarea planului de măsuri corective în domeniul întreținerii și al exploatării.

(23) Autoritățile competente ale Republicii Yemen au informat Comisia asupra verificărilor pe care le-au efectuat cu privire la amenajările în materie de întreținere ale Yemenia, ulterior suspendării autorizației de întreprindere de întreținere EASA.145.0177 ale companiei, pentru a determina dacă Yemenia respectă standardul yemenit YCAR-145. Autoritățile competente ale Republicii Yemen au transmis un plan de măsuri corective revizuit de Yemenia și datat 15 septembrie 2009, ca urmare a auditului realizat de CAMA (*Civil Aviation and Meteorology Authority*) la întreprinderea de întreținere a Yemenia în conformitate cu cerințele naționale (YCAR-145), la care se adaugă un audit subsecvent realizat de CAMA și datat 20 septembrie 2009. Ambele documente au demonstrat că toate constatările au fost finalizate. Mai mult, în data de 10 noiembrie 2009, cu ocazia reuniunii Comitetului pentru Siguranța Aeriană, CAMA a furnizat documente justificative individuale referitoare la finalizarea constatărilor.

(24) În plus, Comitetul privind Siguranța Aeriană a fost informat în legătură cu evaluarea pozitivă întocmită în această etapă de AESA și de autoritățile competente franceze cu privire la implementarea de către Yemenia a măsurilor corective necesare pentru ca această companie să își recapete autorizația europeană de întreținere.

(25) Sunt recunoscute eforturile depuse de Yemenia pentru a corecta deficiențele în materie de siguranță identificate ca urmare a diferitelor audituri. Trebuie remarcat faptul că Yemenia a dus la bun sfârșit planul de măsuri corective în materie de întreținere, conform celor raportate în evaluările realizate în acest domeniu de CAMA. AESA și statele membre vor organiza cât de curând posibil o vizită la fața locului în Yemen, pentru a verifica situația în materie de siguranță a transportatorului Yemenia și pentru a evalua astfel dacă Yemenia respectă efectiv standardele internaționale de siguranță, precum și pentru a evalua capacitatea CAMA de a asigura supravegherea siguranței aviației civile în Yemen.

(26) Statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă de către Yemenia a standardelor de siguranță pertinente, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor transportatorului respectiv, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008. Comitetul pentru Siguranța Aeriană va reexamina acest caz cu ocazia reuniunii sale viitoare.

Transportatori aerieni din Republica Democrată Congo

(27) Republica Democrată Congo a informat Comisia cu privire la retragerea licențelor de operare pentru următorii transportatori aerieni: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. Transportatorii aerieni în cauză și-au încetat activitatea începând cu 30 iulie 2009.

(28) Mai mult, autoritățile competente din Republica Democrată Congo au furnizat informații cu privire la retragerea licențelor de operare pentru transportatorii aerieni despre care Comisia nu fusese anterior informată că ar fi deținut o licență de operare: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport, Brooks Trading. Transportatorii aerieni în cauză și-au încetat activitatea începând cu 30 iulie 2009.

(29) Având în vedere cele de mai sus, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorii aerieni menționați anterior, certificați în Republica Democrată Congo, trebuie retrași din anexa A.

([1]) JO L 197, 25.7.2008, p. 39 și JO L 306, 15.11.2008, p. 49.

Transportatori aerieni din Djibouti

(30) Există dovezi certe cu privire la incapacitatea autorităților responsabile cu supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Djibouti de a aborda deficiențele de siguranță, astfel cum demonstrează rezultatele auditului cu privire la Djibouti realizat de OACI în cadrul programului universal de auditare a supravegherii siguranței (USOAP - *Universal Safety Oversight Audit Programme*) în martie 2008. Evaluarea a semnalat un număr de deficiențe semnificative în ceea ce privește capacitatea autorităților aeronautice civile din Djibouti de a-și îndeplini responsabilitățile cu privire la supravegherea siguranței aeriene. La momentul finalizării auditului OACI, mai mult de 96% din standardele OACI nu erau implementate.

(31) Există dovezi privind capacitatea insuficientă a autorităților competente din Djibouti de a remedia eficient neconformitățile constatate de OACI, astfel cum rezultă din faptul că OACI consideră, în raportul său final din februarie 2009, că o parte substanțială a măsurilor corective propuse sau implementate de autoritățile respective nu tratează de fapt deficiențele constatate. În special în domeniul exploatării aeronavelor, mai mult de două treimi din măsurile propuse de Djibouti nu erau considerate pe deplin acceptabile de către OACI.

(32) În plus, OACI a semnalat existența unei probleme semnificative de siguranță tuturor statelor părți la Convenția de la Chicago, pentru a le informa că Djibouti nu a instituit un sistem fiabil de supraveghere a transportatorilor aerieni cărora autoritățile competente din Djibouti le-au eliberat un certificat de operator aerian (COA) și nu a stabilit niciun plan de acțiune acceptabil în vederea remedierii acestei situații.

(33) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile competente din Djibouti, exprimându-și îngrijorarea serioasă referitoare la siguranța în exploatare a aeronavelor autorizate în acest stat și solicitând clarificări cu privire la măsurile întreprinse de autoritățile competente din Djibouti ca urmare a constatărilor și observațiilor OACI în privința acceptabilității măsurilor corective.

(34) Autoritățile competente din Djibouti (DACM) au informat Comisia în legătură cu întârzierea înregistrată în implementarea planului de acțiune menit să soluționeze constatările făcute de OACI, doar un număr limitat de constatări fiind considerate ca finalizate. DACM nu a oferit detalii cu privire la măsurile luate și nici dovezi referitoare la finalizarea în mod satisfăcător a constatărilor aferente. DACM nu a răspuns la observațiile formulate de OACI referitoare la pertinența celor 34 de măsuri considerate de OACI ca insuficiente pentru a remedia deficiențele.

(35) DACM a confirmat faptul că în 2002 și 2007 au avut loc două accidente fatale, care au implicat o aeronavă de tip Let 410 și o aeronavă de tip Antonov 26. Cu toate acestea, DACM nu a furnizat informații în legătură cu investigațiile privind accidentele respective și nici nu a prezentat măsurile luate pentru identificarea cauzelor acestora.

(36) DACM a informat Comisia în legătură cu faptul că, la data de 30 iulie 2009, a anulat certificatul de operator aerian al Djibouti Airlines și că respectivul transportator își încetase la acea dată activitatea. De asemenea, DACM a furnizat informații cu privire la faptul că și certificatul de operator aerian al Daallo Airlines a fost anulat în data de 15 septembrie. Cu toate acestea, Daallo Airlines deține în continuare o licență de operare și utilizează o aeronavă de tip DC9 înmatriculată în Comore, o aeronavă de tip Antonov 24 înmatriculată în Armenia și o aeronavă de tip Ilyushin 18 înmatriculată în Kazahstan. Identitatea exploatatorilor reali ai acestor aeronave nu a fost dezvăluită. Autoritățile competente din Djibouti nu au demonstrat că sunt în măsură să se achite în mod eficient de responsabilitățile privind supravegherea siguranței transportatorilor aerieni certificați în Djibouti.

(37) Din aceste motive, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Djibouti trebuie incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Congo

(38) OACI a efectuat, în noiembrie 2008, un audit USOAP în Republica Congo. Următoarea constatare a dat naștere unei probleme semnificative de siguranță: „*ANAC (Agenția Națională pentru Aviația Civilă) a eliberat un număr de certificate de operator aerian (COA) fără să stabilească inițial și să pună în aplicare un proces de autorizare și supraveghere continuă a operatorilor aerieni. Prin urmare, aceste certificate de operator aerian au fost emise fără ca ANAC să fi garantat respectarea de către operatori a standardelor din anexa 6 la Convenția de la Chicago sau a dispozițiilor din Doc 8335 al OACI. În plus, există operatori care funcționează în baza unei licențe de operare provizorii și fără a deține un COA*”. Această problemă semnificativă de siguranță este încă valabilă.

(39) În timpul auditului OACI, au fost făcute 63 de constatări care indică lipsa unei implementări efective a standardelor internaționale de siguranță. Republica Congo a prezentat, prin urmare, un plan de măsuri corective. Mai mult de o treime din măsurile corective propuse nu au fost acceptate de OACI.

(40) La data de 26 august 2009, o aeronavă destinată transportului de marfă, aflată în exploatarea transportatorului aerian Aero Fret Business, certificat în Republica Congo, a fost implicată într-un accident lângă aeroportul din Brazzaville, provocând decesul tuturor celor șase ocupanți. Ca stat în care a avut loc accidentul, Republica Congo este responsabilă cu investigația privind siguranța, care trebuie derulată în conformitate cu anexa 13 la Convenția de la Chicago în vederea identificării cauzelor și a evitării producerii de noi astfel de accidente. Cu toate acestea, auditul OACI a identificat totodată 11 deficiențe în domeniul investigațiilor accidentelor în Republica Congo, dintre acestea 6 măsuri corective propuse nefiind considerate satisfăcătoare.

(41) Autoritățile competente din Republica Congo au informat Comisia, în cadrul celor două reuniuni organizate la Bruxelles, cu privire la intenția acestora de a proceda la recertificarea a trei operatori, cu sprijinul experților OACI. Totodată, aceste autorități și-au făcut cunoscute deciziile din data de 15 octombrie 2009 prin care operatorilor Aero-Service, Equaflight Services, Société Nouvelle Air Congo și Trans Air Congo le-au fost acordate certificate de operator aerian pentru o perioadă de un an. La aceeași dată, autoritatea competentă din Republica Congo a informat transportatorii Aer-fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation și Protocole Aviation în legătură cu retragerea certificatelor lor de operator aerian pe perioada examinării documentelor necesare pentru obținerea unui nou COA. În plus, certificatele de operator aerian ale următorilor transportatori au fost retrase: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines și United Express Service. Cu toate acestea, aceste autorități nu au demonstrat că procesul de certificare urmat în vederea eliberării de COA respectă standardele OACI corespunzătoare și nici că supravegherea transportatorilor aerieni cărora aceasta le-a eliberat certificate de operator aerian se desfășoară conform acestor standarde.

(42) Autoritățile competente din Republica Congo au prezentat Comitetului pentru Siguranța Aeriană informări în scris referitoare la măsurile luate pentru soluționarea problemei semnificative de siguranță identificată de OACI, precum și a altor neconformități prezentate în raportul de audit USOAP al OACI. Comisia ia notă de toate măsurile întreprinse până în prezent de autoritățile competente ale Republicii Congo și le îndeamnă să își intensifice eforturile de implementare a unor măsuri corective durabile. Comisia va monitoriza îndeaproape, în colaborare cu OACI, toate progresele în materie de aviație civilă realizate în Republica Congo, arătându-și totodată disponibilitatea de a se implica în asistența tehnică în vederea consolidării capacității administrative și tehnice a autorității responsabile cu supravegherea din această țară.

(43) Cu toate acestea, autoritățile competente din Republica Congo au demonstrat o insuficientă capacitate de implementare a standardelor de siguranță corespunzătoare. Având în vedere cele de mai sus și în așteptarea unei soluții durabile în cazul neconformităților cu standardele internaționale, inclusiv în cazul preocupărilor semnificative privind siguranța, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că toți transportatorii aerieni certificați în Republica Congo trebuie să facă obiectul unei interdicții de exploatare și să fie incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din São Tomé și Principe

(44) Există dovezi certe cu privire la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului Executive Jet Services certificat în São Tomé și Principe. Deficiențele au fost identificate de Belgia și Franța în timpul inspecțiilor la sol desfășurate în cadrul programului SAFA ([1]). Executive Jet Services nu a oferit un răspuns pertinent și nu a demonstrat că aceste deficiențe ar fi fost remediate cu succes și într-un mod durabil.

(45) Există dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului STP Airways certificat în São Tomé și Principe. Deficiențele au fost identificate de Franța și Regatul Unit în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([2]). Cu toate acestea, STP Airways a oferit la timp un răspuns pertinent la întrebările adresate de autoritatea aeronautică civilă din Franța referitor la aspectul siguranței în exploatare.

(46) Există dovezi conform cărora anumiți transportatori aerieni care fac în prezent obiectul unei interdicții de exploatare în cadrul Comunității Europene și-au relocat o parte din activitate în São Tomé și Principe.

(47) În special, există dovezi certe conform cărora transportatorul aerian Hewa Bora Airways, certificat în Republica Democrată Congo și care face în prezent obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității, continuă să utilizeze, în temeiul unui acord de tip *lease-back*, aeronava de tip Boeing 767 cu numărul de serie 23178, radiată din Republica Democrată Congo și înmatriculată în São Tomé și Principe cu numărul de înmatriculare S9-TOP ([3]).

(48) Mai mult, transportatorul aerian Africa's Connection utilizează aeronave de tip Dornier 228 cu numărul de serie 8068 înmatriculate în São Tomé și Principe cu numărul de înmatriculare S9-RAS, o aeronavă înmatriculată anterior în Gabon și aflată în exploatarea transportatorului SCD Aviation, certificat în Gabon, și care face în prezent obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității.

(49) În plus, există dovezi certe conform cărora transportatorul aerian British Gulf International, certificat în São Tomé, este transportatorul cu același nume, certificat anterior în Kârgâzstan și care a făcut obiectul unei interdicții de exploatare în octombrie 2006 ([4]). De asemenea, British Gulf International utilizează în continuare aeronava de tip Antonov 12 cu numărul de serie 401901. În data de 13 noiembrie 2008, o aeronavă de acest tip a fost implicată într-un accident în Al Habniaya (Irak), care s-a soldat cu avarierea totală a aeronavei și moartea a șase persoane.

(50) Având în vedere situația menționată anterior, Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile competente din São Tomé și Principe, exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța în exploatare a Executive Jet Services, STP Airways, precum și cu privire la reînmatricularea în São Tomé a aeronavelor utilizate de transportatori aerieni care fac, în prezent, obiectul unei interdicții de exploatare în cadrul Comunității și solicitând clarificări cu privire la măsurile întreprinse de autoritățile competente în vederea soluționării acestor deficiențe.

([1]) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

([2]) CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

([3]) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

([4]) JO L 283, 14.10.2006, p. 28.

(51) Autoritățile competente din São Tomé (INAC) au informat Comisia în legătură cu faptul că, în cadrul procesului de recertificare a Executive Jet Services, au luat decizia, la 26 octombrie 2009, de a suspenda provizoriu exploatarea de către acest transportator a aeronavei de tip Boeing 767 cu numărul de serie 23178 și cu numărul de înmatriculare S9-TOP.

(52) Transportatorul aerian Executive Jet Services a solicitat acordarea posibilității de a face o serie de prezentări în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană și a prezentat un raport cu privire la măsurile întreprinse pentru a soluționa deficiențele identificate în cadrul programului SAFA.

(53) INAC a informat Comisia în legătură cu decizia sa ca, în cadrul procesului de recertificare a STP Airways, să suspende, la 26 octombrie, operațiunile de exploatare a două aeronave de tip Boeing 767 cu numerele de serie 25411 (număr de înmatriculare necunoscut) și 26208 (număr de înmatriculare S9-DBY), care au fost în consecință radiate. Conform celor raportate de INAC, deși STP Airways deține un certificat de operator aerian valid, acest certificat nu conține actualmente nicio aeronavă.

(54) Transportatorul aerian STP Airways a solicitat acordarea posibilității de a face o serie de prezentări în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană și a prezentat un raport cu privire la măsurile întreprinse pentru a soluționa deficiențele identificate în cadrul programului SAFA. STP Airways a confirmat faptul că nicio aeronavă nu se mai află în exploatare și că intenționează să solicite suspendarea certificatului său de operator aerian.

(55) INAC a comunicat faptul că a eliberat 13 certificate de operator aerian, 3 dintre acestea fiind prezentate ca suspendate sau revocate. Cu toate acestea, INAC nu a reușit să furnizeze dovezi referitoare la suspendarea sau revocarea transportatorilor Sky Wind, Styron Trading și Jet Line.

(56) Din documentația prezentată de INAC reiese că mai mult de jumătate din transportatorii aerieni deținători ai unor certificate valide de operator aerian emise de aceste autorități își au sediul principal în afara São Tomé și Principe. În special, British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo și Transliz Aviation nu își au sediul principal în São Tomé, după cum reiese din răspunsul oferit de aceștia la ancheta Comisiei, precum și din adresele care figurează pe certificatele de operator aerian aferente.

(57) INAC nu a demonstrat că își îndeplinește obligațiile referitoare la supravegherea în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în São Tomé și Principe în conformitate cu cerințele internaționale de siguranță, având în vedere că o mare parte a acestor transportatori aerieni nu își desfășoară activitate în mod regulat în São Tomé și că INAC a afirmat că se bazează parțial pe supravegherea autorităților competente din statele în care operațiunile au realmente loc. Cu toate acestea, INAC nu a reușit să ajungă la acorduri pertinente cu aceste autorități.

(58) Mai mult, o analiză a certificatelor de operator aerian emise de autoritățile competente din São Tomé și Principe au scos la iveală incoerențe importante în ceea ce privește aprobarea continuității navigabilității flotelor aflate în exploatare, aprobarea transportului de mărfuri periculoase și autorizarea operațiunilor desfășurate în condiții de vizibilitate redusă, care nu au putut fi clarificate cu ocazia consultărilor.

(59) Există dovezi ale unei rate ridicate a accidentelor în care sunt implicate transportatorii aerieni certificați în São Tomé și Principe. INAC a confirmat faptul că au avut loc patru accidente cu urmări fatale în care au fost implicate aeronave de tip Antonov 12, Ilyushin 76 și DHC 6 aflate în exploatarea transportatorilor aerieni înmatriculați în São Tomé și Principe. Ca răspuns la această situație, INAC a indicat că, la 21 februarie 2009, a decis să suspende toate operațiunile desfășurate de aeronave de tip Antonov 12 înmatriculate în São Tomé și Principe. Cu toate acestea, INAC a confirmat faptul că aeronavele de acest tip se află încă în exploatarea următorilor transportatori aerieni: British Gulf International, Transliz Aviation și Goliaf Air, certificați în São Tomé și Principe.

(60) Există o lipsă de bunăvoință din partea autorităților competente din São Tomé și Principe în ceea ce privește indicarea respectării standardelor internaționale de siguranță, după cum demonstrează faptul că São Tomé și Principe au amânat permanent auditul realizat de OACI în cadrul programului universal de evaluare a supravegherii siguranței (USOAP). Auditul OACI, programat pentru lunile mai 2007 și aprilie 2008, nu a putut fi realizat conform calendarului prevăzut.

(61) Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorii aerieni certificați în São Tomé și Principe nu îndeplinesc standardele de siguranță pertinente și că, prin urmare, trebuie incluse în anexa A.

Transportatori aerieni din Ucraina

Ukraine Cargo Airways

(62) Autoritățile competente din Ucraina au informat Comisia, la 22 septembrie, în legătură cu decizia lor nr. 574 din 17 august 2009 de încheiere a operațiunilor desfășurate în temeiul certificatului de operator aerian nr. 145 din 20 noiembrie 2008 deținut de Ukraine Cargo Airways începând cu data deciziei respective. Cu ocazia audierii lor la 11 noiembrie 2009 de către Comitetul pentru Siguranța Aeriană, autoritățile competente din Ucraina au confirmat faptul că „Ukraine Cargo Airways nu este inclusă printre transportatorii aerieni înmatriculați în Ucraina.”

(63) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, transportatorul Ukraine Cargo Airways trebuie retras din anexa A.

Volare

(64) Autoritățile competente din Ucraina au informat Comisia, la 31 iulie 2009, cu privire la decizia acestora nr. 357 din data de 25 mai 2009 de revocare cu efect imediat a certificatului de operator aerian al transportatorului aerian ucrainean Volare.

(65) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, transportatorul aerian Volare trebuie retras din anexa A.

Motor Sich

(66) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 619/2009, o echipă de experți ai CE, în frunte cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, a vizitat la data de 27 octombrie 2009 transportatorul aerian ucrainean Motor Sich (MSI) pentru a verifica stadiul implementării măsurilor corective și soluționarea efectivă a deficiențelor de siguranță identificate anterior, în scopul soluționării într-un mod sustenabil a acestor deficiențe.

(67) În raportul întocmit ca urmare a vizitei respective se afirma că MSI a demonstrat realizarea unei analize a cauzelor profunde a constatărilor identificate cu ocazia inspecțiilor SAFA. Se pare că atât analiza cauzelor profunde, cât și planurile de măsuri corective care au rezultat din această analiză abordează în mod corespunzător constatările respective. Cu ocazia vizitei, MSI a declarat că toate deficiențele identificate anterior de SAFA au fost abordate și remediate, inclusiv cele legate de sistemele îmbunătățite de avertizare privind apropierea de sol (EGPWS - *Enhanced Ground Proximity Warning Systems*), chingile de scaun ale postului de pilotaj, centurile de arimare a încărcăturii. De asemenea, s-a declarat că au fost întocmite diagramele de calcul al performanțelor la decolare pentru toate tipurile de aeronave și pentru toate pistele. Echipa condusă de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației s-a arătat satisfăcută de faptul că, în urma inspecției materiale și a examinării documentelor, s-au asigurat următoarele: (a) Alinierea la norme a chingilor de scaun ale postului de pilotaj pentru aeronavele de tip AN-12, AN-72 și YAK-40; (b) Alinierea la norme a postului de pilotaj cu măști cu sistem de îndepărtare rapidă pentru aeronave de tip AN-12 (instalarea acestui echipament se afla în curs de desfășurare pentru aeronava de tip UR-11316 la momentul vizitei și a fost reexaminată de echipă); (c) Instalarea de EGPWS pe aeronave de tip AN-12 și AN-140; (d) Diagramele de calcul al performanțelor la decolare pentru toate pistele utilizate la momentul actual de aeronave de tip AN-12 și YAK-40. Cu ocazia prezentării susținute în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană, autoritățile competente ucrainene au confirmat faptul că transportatorul are capacitatea de a aplica sistemul de management al calității și și-a asumat sarcina de a informa Comisia asupra rezultatelor verificării care urmează să aibă loc în acest sens.

(68) În ceea ce privește operațiunile de zbor, echipa a desfășurat, cu ocazia vizitei efectuate, un control aleatoriu în special al listelor echipamentului minim (MEL), al manualelor de exploatare, al sistemului de limitare a timpului de zbor, al documentelor și procedurilor de control al operațiunilor și de reglementare a zborurilor, precum și al dosarelor de zbor returnate și completate. Nu au fost observate discrepanțe față de standardele OACI. De asemenea, cu ocazia vizitei, MSI i-a demonstrat echipei că procedează la analiza datelor de zbor înregistrate pentru toate zborurile efectuate pe toate aeronavele aflate în exploatare.

(69) Transportatorul aerian a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranța Aeriană. Audierea a avut loc la 11 noiembrie 2009, iar transportatorul a furnizat în scris informații în sprijinul măsurilor corective luate pentru a soluționa deficiențele de siguranță identificate anterior.

(70) Ca urmare a audierii din data de 11 noiembrie 2009 de către autoritățile competente ucrainene și de către transportatorul aerian, Comitetul pentru Siguranța Aeriană a solicitat ca Administrația Aeronautică de Stat să furnizeze următoarele documente pentru a putea să stabilească dacă retragerea de pe listă, în această etapă, a transportatorului Motor Sich este justificată. (a) auditul de verificare a sistemului de management al calității al transportatorului aerian; (b) confirmarea că toate aeronavele aparținând Motor Sich, care efectuează zboruri internaționale, sunt echipate în conformitate cu standardele OACI, în special cu: (i) chingile de scaun ale postului de pilotaj pentru aeronave de tip AN-12, AN-72 and YAK-40; (ii) post de pilotaj cu măști cu sistem de îndepărtare rapidă pentru aeronave de tip AN-12; (iii) EGPWS pe aeronave de tip AN-12 și AN-140; (c) confirmarea că datele privind performanța la decolare pentru toate pistele utilizate în prezent de aeronavele de tip AN-12 și YAK-40 aparținând Motor Sich se regăsesc în manualul de operațiuni al transportatorului; (d) dovada remedierii satisfăcătoare a celor 38 de deficiențe identificate în 2009 de Administrația Aeronautică de Stat din Ucraina cu ocazia activităților sale de supraveghere vizând acest transportator. Autoritățile competente ucrainene au înaintat aceste informații la 16 noiembrie.

(71) Ca urmare a primirii informațiilor solicitate de la autoritățile competente ucrainene, pe baza criteriilor comune, se apreciază să motor Sich trebuie retras din anexa A.

UMAir

(72) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 619/2009, o echipă de experți ai CE a efectuat o vizită la transportatorul aerian ucrainean UMAir, la 28 octombrie 2009, pentru a verifica stadiul implementării măsurilor corective și remedierea efectivă a deficiențelor de siguranță identificate anterior, în scopul soluționării durabile a acestor deficiențe.

(73) Cu ocazia acestei vizite, echipei i-a fost prezentat un plan actualizat al măsurilor corective, în care se indica faptul că responsabilul lor cu calitatea a finalizat o revizuire a măsurilor corective implementate. Cu toate acestea, în urma verificării stadiului deficiențelor identificate de o echipă de experți ai CE în timpul unei vizite efectuate la acest transportator aerian în data de 28 mai 2009, a rezultat că, deși ulterior vizitei s-au depus eforturi semnificative pentru soluționarea corespunzătoare a deficiențelor constatate, anumite deficiențe care țin de siguranța zborurilor (monitorizarea datelor de zbor pe aeronave de tip DC-9) și de continuitate a navigabilității, de întreținere și inginerie (programul de monitorizare a stării motorului nu a fost încă utilizat pentru aeronavele de tip DC-9 și MD-80) nu puteau fi considerate încă soluționate. De asemenea, în ceea ce privește operațiunile de zbor, a fost identificată o nouă deficiență, ca urmare a observării unei discrepanțe în cadrul listei echipamentului minim (MEL) aferente aeronavei de tip DC-9.

(74) Cu ocazia reuniunii Comitetului pentru Siguranța Aeriană la data de 11 noiembrie 2009, UMAir a declarat că a solicitat ca certificatul său de operator aerian să fie astfel restricționat pentru a exclude efectuarea cu destinația Comunitate a zborurilor cu aeronave de tip DC-9. La 11 noiembrie 2009, autoritățile competente ucrainene au eliberat un nou certificat de operator aerian care exclude zborurile cu destinația UE cu acest tip de aeronavă.

(75) Se ia act de progresele realizate de UMAir în perioada care s-a scurs de la vizita experților CE din mai 2009, precum și de limitările impuse certificatului de operator aerian al transportatorului aerian. Date fiind eforturile semnificative întreprinse de transportatorul aerian pentru a asigura desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor în conformitate cu standardele internaționale, transportatorului UMAir ar trebui să i se permită reluarea operațiunilor având ca destinație Comunitatea cu o parte a flotei sale.

(76) Așadar, pe baza criteriilor comune, UMAir trebuie transferat din anexa A în anexa B și trebuie astfel să i se permită reluarea operațiunilor având ca destinație Comunitatea efectuate cu aeronava de tip MD-83, cu numărul de înmatriculare UR-CFF.

Supravegherea globală în materie de siguranță a transportatorilor aerieni din Ucraina

(77) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 619/2009, Comisia a continuat să monitorizeze îndeaproape implementarea diferitelor măsuri prezentate de autoritățile competente din Ucraina cu ocazia reuniunii Comitetului pentru Siguranța Aeriană, care a avut loc la 1 iulie 2009. În acest scop, experții CE au efectuat o vizită la Administrația Aeronautică de Stat din Ucraina în perioada 26 - 29 octombrie. Obiectivul vizitei a fost de a verifica stadiul implementării măsurilor corective propuse pentru finalizarea constatărilor făcute în raportul vizitei experților CE din perioada 25-29 mai 2009, precum și a celor incluse în planul de măsuri corective prezentat de Administrația Aeronautică de Stat din Ucraina la data de 23 iunie pentru a ameliora supravegherea siguranței pentru transportatorii aerieni care se află sub controlul său reglementar.

(78) Raportul vizitei indică faptul că 14 din cele 33 de constatări făcute în urma vizitei efectuate în mai 2009 pot fi considerate ca finalizate pe baza dovezilor furnizate cu aceeași ocazie de autoritățile competente ucrainene. Un număr de 19 constatări rămân nefinalizate.

(79) Se ia act de progresele realizate de autoritățile competente în perioada care s-a scurs de la vizita efectuată în mai 2009 și, în special, intensificarea activităților de supraveghere vizând transportatorii aerieni ucraineni, precum și îndepărtarea unui număr semnificativ de aeronave din registrul ucrainean (peste 800 de aeronave din cele 1 600 de aeronave în 2008). Autoritățile sunt invitate să își intensifice eforturile în vederea consolidării supravegherii siguranței.

Ariana Afghan Airlines

(80) Pe baza documentelor prezentate de transportator, Comisia a notat că Ariana Afghan Airlines a înregistrat o schimbare în structura de conducere, a recrutat experți externi care să asiste transportatorul în reformularea politicilor, a procedurilor și a manualelor acestuia și a achiziționat două aeronave Airbus A310, fiind sprijinit în activitatea de operare de Turkish Technic. Comisia a notat, de asemenea, intenția transportatorului de a face obiectul unui audit realizat de Asociația Internațională de Transport Aerian.

(81) Ministerul Transporturilor și Aviației Civile din Afganistan (MoTCA) a expus în scris progresele realizate atât de MoTCA, cât și de Ariana în ceea ce privește respectarea standardelor internaționale. Ministerul a confirmat că Ariana Afghan Airlines a făcut obiectul unor schimbări semnificative în materie de echipament aeronautic, management și documentație, confirmând totodată și faptul că nu a desfășurat încă un audit al operatorului, deși un astfel de audit a fost planificat spre finalizare către sfârșitul lui 2009. Așadar, MoTCA nu este încă în măsură să confirme dacă Ariana Afghan Airlines respectă standardele OACI și dacă deține un sistem efectiv de management al siguranței. Cu toate că MoTCA a declarat că în acest an au avut lor diverse activități de supraveghere (de exemplu, inspecții în zbor și la sol), acesta nu a furnizat nicio dovadă a rezultatelor acestor inspecții.

(82) Comisia ia act de progresele înregistrate de Ariana Afghan Airlines în vederea respectării standardelor de siguranță internaționale. Cu toate acestea, până la furnizarea de dovezi suplimentare care să indice dacă transportatorul a abordat cauzele principale ale deficiențelor de siguranță identificate anterior, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că transportatorul aerian trebuie menținut în anexa A.

Transportatori aerieni din Angola

TAAG Angolan Airlines

(83) Începând din iulie 2009, transportatorul aerian TAAG Angolan Airlines poate opera în Portugalia numai cu aeronavele de tip Boeing 777-200 cu numerele de înmatriculare D2-TED, D2-TEE, D2-TEF și în condițiile prevăzute la considerentele 58 și 59 din Regulamentul (CE) nr. 619/2009 ([1]).

(84) Comisia a solicitat autorităților competente din Angola (INAVIC) să furnizeze informații referitoare la supravegherea transportatorului aerian TAAG Angolan Airlines, în special cu privire la intensificarea activităților de supraveghere a zborurilor către Portugalia și la rezultatele acestora.

(85) INAVIC a informat Comisia că a intensificat supravegherea continuă a TAAG Angolan Airlines, în special prin inspecții la sol adecvate, și că rezultatele acestor inspecții la sol nu indică deficiențe de siguranță sau deficiențe repetitive.

(86) TAAG Angolan Airlines a solicitat să fie audiată de Comisie și de Comitetul pentru Siguranța Aviației, iar audierea a avut loc la 10 noiembrie 2009, în vederea furnizării de informații referitoare la progresul planului său de acțiune și la performanțele în materie de siguranță a operațiunilor sale cu destinația Lisabona. S-a luat act de faptul că au fost efectuate, cu destinația Lisabona, peste 100 de zboruri cu aeronave de tip Boeing 777 fără apariția unor probleme de siguranță și că, la 23 octombrie 2009, TAAG a fost certificat ETOPS 120 de INAVIC pentru aeronava Boeing 777. De asemenea, transportatorul aerian a solicitat ca flota sa de aeronave de tip B737-700 să beneficieze de aceleași prevederi ca și în cazul flotei de aeronave B777.

(87) Autoritățile competente portugheze au confirmat faptul că rezultatele inspecțiilor la sol efectuate în cazul transportatorului TAAG Angolan Airlines pe care le-a desfășurat de la reluarea operațiunilor cu destinația Lisabona nu au scos la iveală deficiențe de siguranță sau repetitive.

(88) În consecință, pe baza criteriilor comune, se apreciază că TAAG trebuie menținut în anexa B, cu condiția ca transportatorul să nu efectueze mai mult de zece zboruri pe săptămână cu aeronavele de tip Boeing B-777 cu numerele de înmatriculare D2-TED, D2-TEE și D2-TEF sau cu aeronave de tip Boeing B-737-700 cu numerele de înmatriculare D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH și D2-TBJ pe ruta Luanda – Lisabona. Aceste zboruri trebuie efectuate numai după ce autoritățile angoleze au efectuat inspecții la sol ale aeronavei înaintea fiecărui zbor cu destinația Angola, iar autoritățile portugheze au efectuat inspecții la sol ale aeronavei în Portugalia. Aceasta este o măsură provizorie, iar Comisia va reanaliza situația pe baza tuturor informațiilor disponibile și, în special, pe baza unei evaluări realizate de autoritățile competente din Portugalia.

Supravegherea globală în materie de siguranță a transportatorilor aerieni din Angola

(89) INAVIC a raportat progrese semnificative în ceea ce privește soluționarea constatărilor rămase în urma ultimei vizite pentru evaluarea siguranței întreprinse de experții UE în perioada 8-11 iunie 2009. În special, INAVIC a actualizat regulamentele de operare specifice în conformitate cu cerințele OACI și a continuat să recruteze personal calificat, în special inspectori specializați în operațiuni de zbor pe aeronave de tip Boeing 737-700, fapt care a condus la o creștere globală cu 30 % a activităților de supraveghere.

(90) INAVIC a raportat progrese în recertificarea transportatorilor aerieni angolezi, proces care se așteaptă să fie finalizat până la sfârșitul anului 2010; cu toate acestea, cu excepția TAAG Angolan Airlines, niciun alt transportator aerian nu a fost încă recertificat.

(91) Comisia încurajează INAVIC să continue cu hotărâre recertificarea transportatorilor aerieni angolezi, ținând seama în mod corespunzător de eventualele probleme de siguranță identificate în acest sens. Până la recertificarea transportatorilor Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair și Sonair în deplină conformitate cu noile reglementări privind siguranța în domeniul aviației din Angola, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești 18 transportatori aerieni trebuie menținuți în anexa A.

Transportatori aerieni din Kazahstan

Berkut State Aircompany

(92) Berkut State Aircompany a informat Comisia cu privire la faptul că a retras din flota sa o aeronavă de tip IL-76 și o aeronavă de tip AN-12 și că în luna august 2009 a decis să își restricționeze operațiunile doar la zboruri de stat.

(93) Autoritățile competente din Kazahstan au confirmat această situație și au oferit dovezi conform cărora, la data de 30 octombrie 2009, au eliberat pentru transportatorul Berkut State Aircompany un „certificat de operațiuni” care nu cuprinde și zborurile comerciale.

(94) Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că Berkut State Aircompany trebuie retrasă din anexa A.

Prime Aviation

(95) Transportatorul Prime Aviation, certificat în Kazahstan, a solicitat să fie audiat de Comisie și de Comitetul pentru Siguranța Aeriană, iar audierea a avut loc la 11 noiembrie 2009. Acesta a afirmat că flota sa comercială se limitează la o singură aeronavă de tip Challenger 604 cu numărul de înmatriculare P4-CHV, înmatriculată în afara Kazahstanului (în Aruba).

([1]) JO L 182, 15.7.2009, p. 8.

(96) Autoritățile competente din Aruba sunt responsabile cu supravegherea aeronavei de tip Challenger 604 cu numărul de înmatriculare P4-CHV în conformitate cu dispozițiile anexelor 1 și 8 la Convenția de la Chicago, precum și ale anexei 6 în ceea ce privește aspectele legate de continuitatea navigabilității. Aceste autorități au efectuat un audit al transportatorului Prime Aviation în martie 2009, care a scos la iveală numeroase deficiențe. Documentația înaintată de transportatorul aerian Comitetului pentru Siguranța Aeriană nu conține dovezi conform cărora toate măsurile corective ar fi fost finalizate în mod satisfăcător. În ceea ce privește dispozițiile anexei 6 a OACI, acest audit nu a furnizat dovezi care să ateste implementarea efectivă a supravegherii operațiunilor. În special, nu au fost furnizate dovezi care să ateste că MEL ar fi primit aprobarea corespunzătoare, iar condițiile de notificare a defecțiunilor nu au fost încă clarificate.

(97) Având în vedere cele de mai sus, pe baza criteriilor comune, se apreciază că SCAT trebuie menținut în anexa A.

Supravegherea globală în materie de siguranță a transportatorilor aerieni din Kazahstan

(98) Autoritățile competente din Kazahstan au solicitat să fie audiate de Comisie și de Comitetul pentru Siguranța Aeriană, iar audierea a avut loc la 11 noiembrie 2009 în vederea informării asupra îmbunătățirii activităților lor de supraveghere în materie de siguranță.

(99) Acestea au informat Comitetul pentru Siguranța Aeriană în legătură cu măsurile luate pentru soluționarea celor două probleme semnificative de siguranță care au fost supuse atenției OACI la 30 octombrie 2009. Aceste măsuri sunt implementate în mod progresiv pentru a se asigura astfel aplicarea, până în octombrie 2010, a măsurilor vizând aeronavele implicate în transportul aerian comercial.

(100) Autoritățile competente din Kazahstan au comunicat că au inițiat o serie de măsuri de executare, care au condus la suspendarea sau revocarea mai multor certificate de operator aerian. În special, acestea au suspendat certificatele de operator aerian ale transportatorilor Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly și Turgay Avia. De asemenea, aceștia au suspendat certificatele de navigabilitate unui număr de 66 de aeronave de tip Antonov 2 și au retras din registrul din Kazahstan un număr de 13 aeronave, inclusiv 10 aeronave de tip Ilyushin 76, o aeronavă de tip Ilyushin 62, o aeronavă de tip Antonov 28 și o aeronavă de tip Antonov 2.

(101) Autoritățile competente din Kazahstan au comunicat, de asemenea, și au oferit dovezi conform cărora au fost revocate certificatele de operator aerian ale următorilor zece transportatori aerieni certificați în Kazahstan: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (revocat la 1 aprilie 2009) și Sayat Air (revocat la 19 august 2009). Prin urmare, pe baza criteriilor comune, acești transportatori aerieni trebuie retrași din anexa A.

(102) Pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Kazahstan, cu excepția Air Astana și Prime Aviation, trebuie menținuți în anexa A.

(103) Comisia ia notă de faptul că statul Kazahstan a inițiat o reformă ambițioasă a sectorului său aviatic, în special în vederea ameliorării siguranței. Revizuirea în curs a legislației aviatice, precum și înființarea unei autorități aeronautice civile independente reprezintă inițiative salutare, acestea fiind în măsură să prevadă o mai bună reglementare a aviației civile în Kazahstan și să deschidă calea către îmbunătățiri semnificative în direcția respectării standardelor de siguranță internaționale. În acest sens, autoritățile competente din Kazahstan sunt invitate să coopereze pe deplin cu OACI pentru a garanta că planurile de măsuri propuse sunt considerate acceptabile de către această organizație și că ele sunt implementate la timp.

Transportatori aerieni din Kârgâzstan

(104) Autoritățile competente din Kârgâzstan au fost audiate la 11 noiembrie 2009, când acestea au prezentat rapoarte privind progresele realizate în ceea ce privește implementarea planului lor de măsuri destinat să remedieze problemele în materie de siguranță identificate. În special, acestea au indicat faptul că legislația în domeniul siguranței aeriene a fost revizuită, că o agenție independentă în domeniul siguranței aeriene civile este în curs de înființare și că exigențele necesare a fi îndeplinite de un transportator aerian au devenit mai stringente. De asemenea, aceste autorități au declarat că un număr semnificativ de certificate de operator aerian a fost prin urmare revocat și că majoritatea aeronavelor au fost de fapt retrase din registru.

(105) Autoritățile competente din Kârgâzstan au comunicat că au eliberat un nou COA transportatorului aerian Asian Air. Pe baza criteriilor comune, se consideră că Asian Air trebuie inclus în anexa A.

(106) Comisia ia notă de faptul că Kârgâzstan a inițiat o reformă ambițioasă a sectorului său aviatic, în special în vederea ameliorării siguranței. Comisia subliniază importanța auditului realizat de OACI în aprilie 2009 ca parte a programului universal de auditare a supravegherii siguranței (USOAP). Autoritățile competente din Kârgâzstan sunt invitate să coopereze pe deplin cu OACI pentru a garanta că planurile de măsuri propuse sunt considerate acceptabile de către această organizație și că sunt implementate la timp.

(107) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației va desfășura o inspecție în Kazahstan, având drept scop monitorizarea implementării cerințelor de siguranță aplicabile de către autoritățile competente și de către întreprinderile aflate sub supravegherea acestora. Inspecția se va desfășura odată ce planul de măsuri va fi aprobat de OACI și implementat.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

(108) Pe baza unor dovezi certe [1] referitoare la existența unor deficiențe majore de siguranță a operațiunilor de zbor constatate în cazul transportatorului aerian YAK Service, certificat de autoritățile competente din Federația Rusă, Comisia a lansat la 15 iulie 2009 o investigație oficială a acestui transportator aerian. Autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia, în data de 4 august 2009, în legătură cu faptul că, în urma inspecțiilor desfășurate de acestea și care au confirmat aceste constatări, au decis, la 24 iulie 2009, să restricționeze operațiunile acestui transportator aerian efectuate cu aeronave de tip YAK-42 și YAK-40.

(109) Autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia, la 6 octombrie 2009, că, în urma implementării de către transportatorul aerian în cauză a unor măsuri corective, au ridicat restricțiile de exploatare a aeronavelor acestuia. Transportatorul aerian, asistat de autoritatea sa, a fost audiat de Comisie și de un stat membru la 30 octombrie.

(110) Autoritățile competente din Federația Rusă au fost audiate de Comitetul pentru Siguranța Aeriană la 11 noiembrie, când acestea au oferit explicații referitoare la diferitele activități de supraveghere și măsuri de executare pe care le-au întreprins cu scopul de a se asigura că transportatorul aerian va soluționa în mod durabil deficiențele de siguranță identificate anterior. De asemenea, acestea au declarat că aeronavele aflate în exploatarea YAK Services vor face obiectul unor inspecții la sol regulate pentru a se asigura respectarea de către aceste a standardelor internaționale. Pe baza acestor informații, Comisia și membrii Comitetului pentru Siguranța Aeriană apreciază că deficiențele de siguranță identificate anterior în cazul YAK Services au fost soluționate, cu responsabilitatea autorităților competente din Federația Rusă.

(111) Pe baza informațiilor prezentate de aceste autorități și a criteriilor comune, se apreciază că, în această etapă, nu se impune luarea niciunei măsuri. Statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă de către YAK Services a standardelor de siguranță pertinente, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor transportatorului respectiv, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

(112) Prin corespondența din 9 noiembrie 2009, autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia în legătură cu decizia luată în data de 6 noiembrie 2009 de comitetul lor de certificare, referitoare la ridicarea restricțiilor de operare impuse anterior transportatorului aerian Aeroflot Nord.

(113) Autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia, la 9 noiembrie 2009, în legătură cu modificarea deciziei lor din 25 aprilie 2008, prin care interziceau unui număr de 13 transportatori aerieni ruși să efectueze zboruri pe teritoriul Comunității cu aeronave care figurează pe certificatele de transportator aerian ale acestora. Aceste aeronave nu erau echipate conform standardelor OACI pentru a efectua zboruri internaționale (fără echipamente TAWS/E-GPWS), iar certificatul lor de navigabilitate expirase și nu mai fusese reînnoit.

(114) Conform noii decizii, se interzice exploatarea următoarelor aeronave la intrarea, pe teritoriul și la ieșirea din Comunitate:

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

(b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 și RA-85682.

(c) 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) de tip Kamov Ka-26 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (49) de tip Mi-8 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (11) de tip Mi-171 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (8) de tip Mi-2 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (1) de tip EC-120B: RA-04116.

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

(e) Krasnoyarsky Airlines: Aeronava de tip TU-154M RA-85683 aflată anterior pe certificatul de operator aerian al Krasnoyarsky Airlines, care a fost revocat la începutul acestui an, se află în prezent în exploatarea unui 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 de tip TU-134 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate aeronavele de tip Antonov An-24 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate aeronavele de tip An-2 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mi-2 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mi-8 (cu numere de înmatriculare necunoscute).

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

[1] FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

(i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; toate aeronavele Tupolev TU-134A, inclusiv: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 și RA-65973; toate aeronavele de tip Antonov AN-24R, inclusiv: RA-46625 și RA-47818; aeronavele de tip AN24RV cu numerele de înmatriculare RA-46625 și RA-47818 sunt în prezent exploatate de un alt transportator rus.

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

(k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; toate aeronavele (25) de tip 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; aeronavelede tip RA-65143 și RA-65916 sunt exploatate de un alt transportator rus; toate aeronavele (1) de tip TU-134B: aeronava de tip RA-65143 este exploatată de un alt transportator rus; toate aeronavele (10) de tip 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 de tip Mil-26: (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mil-10: (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mil-8 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip AS-355 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip BO-105 (cu numere de înmatriculare necunoscute); aeronavele de tip AN-24B (RA-46267 și RA-47289) și aeronavele de tip AN-24RV (RA-46509, RA-46519 și RA-47800) sunt exploatate de un alt transportator rus.

(l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: , RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 și RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 și RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 și RA-88200; aeronava de tip RA-65555 este exploatată de un alt transportator rus.

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

(115) Până în prezent, în ciuda solicitărilor specifice formulate de Comisie, acesteia nu i s-a comunicat nicio dovadă privind implementarea integrală a măsurilor corective corespunzătoare nici de către ceilalți transportatori incluși în lista comunitară actualizată la 13 iulie 2009, nici de către autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni respectivi. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că respectivii transportatori aerieni trebuie să facă în continuare obiectul unei interdicții de exploatare (anexa A) sau, după caz, al unor restricții de exploatare (anexa B).

(116) 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 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, 26 noiembrie 2009.

Pentru Comisie
Jacques BARROT
Vicepreședinte

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI ALE CĂROR ACTIVITĂȚI FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII DE EXPLOATARE GENERALE PE TERITORIUL COMUNITĂȚII [1]

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de transportator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republica Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
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, 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

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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de transportator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
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
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Indisponibil	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 transportator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Necunoscut	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)
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
DJIBOUTI AIRLINES	Necunoscut	DJB	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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de transportator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
EGAMS	Necunoscut	EGM	Guineea Ecuatorială
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guineea Ecuatorială
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Indisponibil	Guineea Ecuatorială
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guineea Ecuatorială
GUINEA AIRWAYS	738	Indisponibil	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 și Ekspres Transportasi Antarbenua, 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 ASIA	121-009	AWQ	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republica Indonezia
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 ARILINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Republica Indonezia
MEGANTARA	121-025	MKE	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de transportator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	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
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului Air Astana, 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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de transportator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
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
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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de transportator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
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			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
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republica Kârgâzstan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republica Kârgâzstan
DAMES	20	DAM	Republica Kârgâzstan
EASTOK AVIA	15	Agenția Europeană de Mediu	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
MAX AVIA	33	MAI	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republica Kârgâzstan

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de transportator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
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 Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG, inclusiv			**Republica Gaboneză**
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Necunoscut	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 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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul de transportator aerian (COA) al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
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 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
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 EXPLOATARE PE TERITORIUL COMUNITĂȚII [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 al companiei aeriene	Statul operatorului	Tipul aeronavei	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă este disponibil, numărul (numerele) de serie	Statul de înmatriculare
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Republica Gaboneză	Întreaga flotă, exceptând: 2 aeronave de tip Falcon 50; 1 aeronavă de tip Falcon 900	Întreaga flotă, exceptând: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republica Gaboneză
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazahstan	Întreaga flotă, exceptând: 2 aeronave de tip B767; 4 aeronave de tip B757; 10 aeronave de tip A319/320/321; 5 aeronave de tip Fokker 50	Întreaga flotă, exceptând: 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 BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comore	Întreaga flotă, exceptând: LET 410 UVP	Întreaga flotă, exceptând: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES [3]	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Întreaga flotă, exceptând: 1 aeronavă de tip Boeing B-767-200	Întreaga flotă, exceptând: TR-LHP	Republica Gaboneză
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Întreaga flotă, exceptând: 1 aeronave de tip Challenger 1 aeronavă de tip HS-125-800	Întreaga flotă, exceptând: TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES [4]	001	DTA	Republica Angola	Întreaga flotă, exceptând: 3 aeronave de tip Boeing B-777 și 4 aeronave de tip Boeing B-737-700	Întreaga flotă, exceptând: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	Republica Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucraina	Toată flota, cu excepția unei aeronave de tip MD-83	Întreaga flotă, exceptând: UR-CFF	Ucraina

[1] Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale actuale desfășurate pe teritoriul Comunității Europene.
[2] Air Astana este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale actuale desfășurate pe teritoriul Comunității Europene.
[3] Gabon Airlines este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale actuale desfășurate pe teritoriul Comunității Europene.
[4] TAAG Angola Airlines este autorizat să opereze numai zboruri cu destinația Portugalia și numai utilizând anumite aeronave, în condițiile prevăzute la considerentele 58 și 59 din prezentul regulament.

[1] Transportatorilor aerieni enumerați în anexa B li se poate permite să exercite drepturi de trafic prin închirierea unei aeronave cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția să se conformeze standardelor de siguranță relevante.