REGULAMENTUL (UE) NR. 1071/2010 AL COMISIEI

din 22 noiembrie 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 se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE ([1]), în special articolul 4,

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 a stabilit lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de operare pe teritoriul Uniunii Europene, menționată în 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 care sunt relevante în contextul actualizării listei comunitare. O serie de țări 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 fezabil, prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea lor reglementară, 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 Siguranță Aeriană instituit prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 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 Siguranță Aeriană a audiat prezentările susținute de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și de Comisie cu privire la principalele concluzii operaționale convenite în cursul ultimei întâlniri a Grupului de coordonare SAFA european (ESSG), organizate la Viena pe 28 și 29 octombrie 2010. Concret, Comitetul a fost informat cu privire la aprobarea de către ESSG a introducerii pe bază de voluntariat a unei cote minime anuale de inspecții care trebuie desfășurate de către statele membre începând din 2011.

(7) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările cu privire la analiza rapoartelor auditurilor generale de siguranță efectuate de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în cadrul Programului universal de audit de supraveghere a siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme* – USOAP) și cu privire la rezultatele activităților de cooperare dintre Comisie și OACI în domeniul siguranței și, mai concret, la posibilitățile de schimb de informații în materie de siguranță legate de nivelul respectării standardelor internaționale de siguranță și a practicilor recomandate.

(8) În urma concluziilor adunării generale a OACI, Comisia a mandatat Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) să coordoneze analiza periodică a rapoartelor auditurilor generale de siguranță efectuate de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în cadrul Programului universal de audit de supraveghere a siguranței (USOAP), împreună cu experți ai statelor membre în cadrul unui grup de lucru înființat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană. Statele membre sunt invitate să numească experți care să contribuie la această misiune importantă.

([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.

(9) Comitetul pentru Siguranță Aeriană 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. Acesta 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 eventualelor neconformități cu standardele internaționale aplicabile.

(10) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a fost informat, de asemenea, în legătură cu măsurile de executare luate de AESA și de statele membre pentru a asigura continuitatea navigabilității și întreținerea aeronavelor înmatriculate în Uniune și operate de transportatori aerieni certificați de autoritățile aeronautice civile din țări terțe.

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

Transportatori aerieni din Uniunea Europeană

(12) Pe baza informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă SAFA efectuate asupra aeronavelor anumitor transportatori aerieni din Uniune, precum și în urma inspecțiilor și a auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale ale acestor transportatori aerieni, unele state membre au luat anumite măsuri de executare. Acestea au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană în legătură cu măsurile respective: Grecia a transmis informații în legătură cu revocarea certificatului de operator aerian (AOC) și a licenței de operare ale companiei Hellas Jet pe data de 2 noiembrie 2010, în urma încetării activității pe data de 30 aprilie 2010. Germania a transmis informații în legătură cu suspendarea AOC al transportatorului aerian ACH Hamburg pe data de 27 octombrie 2010 și cu limitarea AOC al transportatorului aerian Advance Air Luftfahrtgesellschaft pe data de 30 septembrie 2010 pentru a exclude o aeronavă cu numărul de înmatriculare D-CJJJ. Spania a confirmat că AOC al companiei Baleares Link Express este suspendat din 9 iunie 2010; Suedia a declarat că AOC al companiei Viking Airlines AB a fost suspendat pe 29 octombrie 2010.

(13) Portugalia a informat că, date fiind preocupările serioase legate de siguranța operațiunilor și de menținerea navigabilității aeronavelor operate de doi transportatori aerieni portughezi - Luzair și White și în urma consultărilor purtate cu Comisia în data de 25 octombrie 2010, autoritățile competente au decis să sporească supravegherea continuă a acestor transportatori pentru a se asigura că aceștia implementează în timp util planuri adecvate de măsuri corective. Portugalia a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană în legătură cu o anumită îmbunătățire a performanței transportatorului aerian White. Comisia a luat la cunoștință măsurile anunțate. AESA va desfășura o inspecție de standardizare în Portugalia în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008. Comitetul pentru Siguranță Aeriană va fi informat în mod corespunzător în legătură cu rezultatele acestei vizite cu ocazia următoarei sale reuniuni.

Transportatori aerieni din Republica Islamică Afganistan

Kam Air

(14) Există dovezi verificate privind existența unor deficiențe de siguranță la transportatorul aerian Kam Air, certificat în Republica Islamică Afganistan. Pe data de 11 august 2010, o aeronavă de tip DC8 aparținând Kam Air, cu număr de înmatriculare YA-VIC, care decola din aeroportul Manston (Regatul Unit), și-a lovit coada de pistă și de spațiul verde din continuarea acesteia înainte de a se ridica în aer. În urma investigării acestui grav incident de către autoritățile din Regatul Unit, a reieșit că există deficiențe serioase legate de controlul operațional al flotei de aeronave DC8 deținute de Kam Air. Regatul Unit a impus așadar, începând cu 2 septembrie 2010, o interdicție națională pentru aeronavele DC8 deținute de Kam Air.

(15) În plus, pe 16 septembrie 2010, autoritățile competente din Austria au detectat un număr mare de deficiențe grave de siguranță în timpul unei inspecții la platformă SAFA a unei aeronave de tip Boeing B767 aparținând companiei Kam Air, cu numărul de înmatriculare YA-KAM [1]. În urma acestei inspecții la platformă SAFA, autoritățile austriece au concluzionat că există nereguli grave ale Kam Air în domeniul procedurilor operaționale, al echipamentelor, al manipulării sistemelor și al încărcării mărfurilor. Având în vedere deficiențele constatate în cursul investigației din Regatul Unit și convergența acestor deficiențe cu cele constatate în cursul inspecției la platformă SAFA efectuate la aeroportul din Viena, Austria a impus o interdicție națională pentru toate operațiunile Kam Air începând cu 17 septembrie 2010.

(16) În conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a fost informat în legătură cu măsurile decise de cele două state membre.

(17) Pe data de 6 octombrie 2010, autoritățile competente din Republica Islamică Afganistan (MoTCA) și reprezentanții Kam Air s-au întâlnit cu Comisia și cu reprezentanți ai statelor membre pentru a discuta circumstanțele incidentului de la Manston și ale inspecției SAFA din Austria.

(18) Transportatorul aerian nu a putut demonstra în cursul întâlnirii că este capabil să respecte standardele internaționale de siguranță aplicabile. În ceea ce privește aeronava tip DC8, aceasta a fost pusă în serviciu în martie 2010 fără o supraveghere adecvată a gestionării și fără ca echipajele recrutate pentru operare să fi beneficiat de o pregătire corespunzătoare. În plus, aceste echipaje nu își finalizaseră încă formarea, deși aeronava continua să fie utilizată pentru zboruri comerciale internaționale. Pe lângă aceasta, transportatorul aerian nu a furnizat dovezi că echipajul de zbor își cunoștea îndeajuns funcțiile pe care trebuia să le îndeplinească la bord în momentul incidentului grav din Regatul Unit. În ceea ce privește aeronava tip Boeing B-767, Kam

[1] ACG-2010-335.

Air a explicat că această aeronavă, cu număr de înmatriculare YA-KAM, care a făcut obiectul inspecției la platformă în Austria, era la primul zbor după o perioadă lungă în care a fost parcată și nu a fost pregătită în mod corespunzător pentru operare înainte de a fi folosită pentru zborul spre Viena. În plus, transportatorul aerian a explicat că, din cauza introducerii DC8, resursele sale de gestionare au fost suprasolicitate și nu a putut asigura implementarea corectă a măsurilor de siguranță înainte de plecarea aeronavei.

(19) Transportatorul aerian Kam Air a solicitat să fie audiat de către Comitetul pentru Siguranță Aeriană și a făcut o prezentare în data de 9 noiembrie 2010. Kam Air a informat Comitetul că nu mai operează aeronava tip DC8. Însă, deși Kam Air a prezentat evenimentele care au dus la impunerea interdicțiilor de către Regatul Unit și Austria, acesta nu a identificat deficiențe sistemice în cadrul companiei care să explice neconformitățile identificate cu standardele OACI.

(20) La întâlnirea din 6 octombrie 2010, autoritățile competente, MoTCA, nu au putut explica existența a două seturi de specificații tehnice pentru Kam Air semnate în aceeași zi (29 septembrie 2010), dintre care unul conține DC8, iar celălalt nu. Așadar nu este clar dacă transportatorul Kam Air era autorizat să efectueze operațiuni cu aeronava tip DC8 începând cu data respectivă. Pe lângă aceasta, MoTCA nu a putut demonstra rezultatele niciunei activități de certificare și de supraveghere desfășurate cu privire la Kam Air.

(21) Având în vedere aceste constatări, se consideră, pe baza criteriilor comune, că transportatorul aerian Kam Air nu respectă criteriile comune și de aceea trebuie inclus în anexa A.

Supravegherea globală în materie de siguranță a transportatorilor aerieni din Afganistan

(22) Există dovezi verificate care confirmă faptul că autoritățile competente din Republica Islamică Afganistan nu sunt capabile în acest moment să implementeze și să asigure aplicarea standardelor de siguranță relevante și nici să supravegheze aeronavele utilizate de transportatorii aerieni supuși competenței lor de reglementare, în conformitate cu obligațiile care le revin în temeiul Convenției de la Chicago. Potrivit prezentării făcute de MoTCA pe 6 octombrie 2010, autoritatea întâmpină în prezent dificultăți serioase în efortul de a se conforma obligațiilor sale internaționale în ceea ce privește toate elementele critice ale unui sistem de siguranță. În prezent, autoritatea depinde în totalitate de expertiza furnizată de OACI pentru realizarea inspecțiilor și a afirmat că, din cauza lipsei de personal calificat, a emis certificate de navigabilitate pentru unele aeronave fără a efectua inspecțiile care se impun. În plus, legislația primară privind operarea aeronavelor este învechită (1972); un proiect de lege a fost supus guvernului spre aprobare, fără a indica însă data adoptării. În plus, reglementările în materie de operare au un caracter neobligatoriu (circulare cu recomandări).

(23) Autoritatea competentă (MoTCA) a solicitat să fie audiată de către Comitetul pentru Siguranță Aeriană și a făcut o prezentare pe 9 noiembrie 2010. Autoritatea a recunoscut că activitatea sa de supraveghere nu a putut asigura până în prezent respectarea standardelor OACI de către transportatorii aerieni certificați în Afganistan. MoTCA a informat însă Comitetul că a decis să nu mai elibereze certificate de operator aerian, că și-a schimbat structura de management și că a interzis operarea aeronavelor tip AN 24. În plus, un nou set de reglementări în domeniul aviației a fost introdus recent în legislație și MoTCA se pregătește să recertifice toți transportatorii aerieni din Afganistan în funcție de aceste noi reglementări.

(24) Comisia a luat la cunoștință condițiile extrem de dificile în care funcționează MoTCA și a salutat angajamentul autorității competente de a îmbunătăți situația în viitor. Comisia a observat însă că în prezent MoTCA nu își poate îndeplini în mod corect îndatoririle în calitate de autoritate de certificare și nu poate garanta că transportatorii aerieni internaționali din această țară respectă standardele internaționale de siguranță.

(25) Având în vedere aceste constatări, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Republica Islamică Afganistan trebuie incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Ghana

(26) Ca urmare a măsurilor impuse prin Regulamentul (UE) nr. 791/2010 din 6 septembrie 2010 [1] în privința a doi transportatori aerieni certificați în Ghana – Meridian Airways și Airlift International (GH) Ltd, autoritățile competente din Republica Ghana (GCAA) au solicitat o audiere în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană, care a avut loc pe 10 noiembrie 2010.

(27) În cursul prezentării susținute, GCAA a detaliat măsurile luate până în prezent pentru a remedia neregulile constatate în cazul Meridian Airways, Air Charter Express și Airlift International și a descris îmbunătățirile aduse sistemului de supraveghere din Ghana, inclusiv cerința ca toți transportatorii aerieni certificați în Ghana să își desfășoare activitățile în Ghana. GCAA a informat totodată Comitetul că a efectuat o inspecție a aeronavei tip DC 8 cu număr de înmatriculare 9G-RAC operată de Airlift International și a confirmat că neconformitățile constatate de Regatul Unit au fost remediate.

[1] JO L 237, 8.9.2010, p. 10.

(28) Comisia a luat la cunoștință disponibilitatea GCAA de a corecta deficiențele în materie de supraveghere prin investirea de noi resurse și a primit favorabil decizia de a cere tuturor transportatorilor aerieni certificați în Ghana să se relocalizeze în Ghana, unde să își mențină sediul principal al activității, pentru a permite GCAA să asigure o supraveghere adecvată. Pentru a sprijini eforturile GCAA de a-și îmbunătăți sistemul de supraveghere, Comisia a solicitat Agenției Europene de Siguranță a Aviației să ofere asistență tehnică în cursul unei vizite care va avea loc la începutul anului 2011.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) Transportatorul aerian Airlift International (GH) Ltd a solicitat să fie audiat de către Comitetul pentru Siguranță Aeriană și a făcut o prezentare pe 10 noiembrie 2010. Transportatorul a prezentat îmbunătățirile aduse în ceea ce privește structura organizatorică, politicile și procedurile, resursele și respectarea reglementărilor. El a confirmat că aeronavele 9G-SIM și 9G-FAB rămân la sol în așteptarea deciziilor cu privire la lucrările de întreținere pentru restabilirea navigabilității lor înainte de a relua operațiunile. Transportatorul a fost de acord cu opinia GCAA conform căreia a remediat corespunzător deficiențele constatate anterior la aeronava 9G-RAC.

(30) Comisia a luat la cunoștință progresele făcute de transportatorul aerian pentru a remedia problemele constatate în materie de siguranță. Având în vedere aceste constatări, pe baza criteriilor comune, se apreciază că aeronava tip DC8 cu număr de înmatriculare 9G-RAC trebuie scoasă din anexa B și autorizată să opereze în Uniune.

(31) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către Airlift International a standardelor de siguranță aplicabile, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008, iar Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape măsurile luate de Airlift International.

Air Charter Express

(32) Există dovezi verificate referitoare la existența unor deficiențe de siguranță în cazul transportatorului Air Charter Express, certificat în Ghana. Aceste deficiențe au fost identificate de Belgia, Franța, Țările de Jos și Regatul Unit în timpul inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul programului SAFA ([1]).

(33) Transportatorul aerian s-a întâlnit cu statele membre și Comisia pe 9 iunie 2010 pentru a discuta pe tema preocupărilor născute în urma inspecțiilor SAFA și a fost de acord să prezinte un plan de măsuri corective pentru a remedia deficiențele identificate.

([1]) BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196, CAA-UK-2010-923.

(34) Transportatorul aerian Air Charter Express a solicitat să fie audiat de către Comitetul pentru Siguranță Aeriană și a făcut o prezentare pe 10 noiembrie 2010. Transportatorul a descris măsurile luate până în prezent în cadrul planului de măsuri corective, în particular în domeniul procedurilor, al controlului operațional, al întreținerii și al formării profesionale, și a confirmat că lucrările cu privire la măsurile corective sunt în curs de desfășurare.

(35) Comisia a luat la cunoștință progresele făcute de transportatorul aerian și a subliniat nevoia de a se garanta că măsurile corective și preventive luate de Air Charter Express sunt implementate efectiv pentru a evita repetarea deficiențelor de siguranță apărute înaintea sau în cursul inspecțiilor la platformă ale aeronavelor sale. Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către Air Charter Express a standardelor de siguranță aplicabile, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008, iar Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape măsurile luate de Air Charter Express.

Transportatori aerieni din Kazahstan

(36) Așa cum prevede Regulamentul (CE) nr. 1144/2009, Comisia a continuat în mod activ consultările cu autoritățile competente din Kazahstan pentru a urmări progresele acestor autorități în implementarea planului de măsuri corective instituit de Kazahstan pentru a remedia deficiențele identificate de OACI cu ocazia auditului general de siguranță desfășurat în aprilie 2009 în cadrul Programului universal de audit de supraveghere a siguranței, mai concret problemele importante de siguranță notificate de OACI tuturor statelor parte la Convenția de la Chicago.

(37) În urma consultărilor cu Comisia din 27 septembrie 2010, autoritățile competente din Kazahstan (CAC) au fost audiate de Comitetul pentru Siguranță Aeriană pe 10 noiembrie 2010. Autoritățile au declarat că înregistrează progrese în implementarea măsurilor corective. Mai concret, o nouă lege a aviației a fost adoptată de Kazahstan pe 15 iulie 2010 și se află în lucru peste 100 de acte din legislația secundară care trebuie să intre în vigoare în lunile următoare pentru implementarea legii aviației.

(38) Pe data de 18 octombrie 2010 a fost adoptat un prim pachet de acte normative referitoare la lucrul aerian și în aceeași zi autoritățile competente din Kazahstan au revocat AOC pentru 15 companii - KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, *Association of amateur pilots of Kazakhstan,* Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ și Asia Continental Avialines.

(39) Autoritățile competente din Kazahstan au declarat că doi dintre acești transportatori aerieni, Burundayavia și Euro Asia Air International, au solicitat la 28 octombrie 2010 revalidarea AOC deținut. La întâlnirea Comitetului pentru Siguranță Aeriană, autoritățile competente din Kazahstan nu au clarificat situația acestor două companii. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorii Burundayavia și Euro Asia Air International trebuie să rămână în anexa A.

(40) Documentele furnizate și prezentările făcute de autoritățile competente din Kazahstan (CAC) cu privire la companiile Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia și Orlan 2000 nu includ informații suficiente pentru a demonstra că acestea și-au încetat activitățile de transport aerian comercial. CAC nu au furnizat întreaga documentație referitoare la certificatele și aprobările deținute de aceste companii după revocarea AOC deținute. În mod concret, în cazul acestor companii există informații conform cărora ele ar fi utilizat în continuare aeronave mari de transport. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că în această etapă cele patru companii menționate trebuie să rămână în anexa A.

(41) Autoritățile competente din Kazahstan au declarat și au furnizat dovezi care arată că *Association of Amateur Pilots of Kazakhstan*, Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service și Tyan Shan Flight Center nu mai efectuează transport aerian comercial și nu mai dețin o licență de operare valabilă. Prin urmare, aceste companii nu mai sunt considerate transportatori aerieni în sensul articolului 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Având în vedere cele de mai sus, pe baza criteriilor comune, se apreciază că aceste nouă companii trebuie retrase din anexa A.

(42) Comisia sprijină reforma ambițioasă a sistemului de aviație civilă întreprinsă de autoritățile din Kazahstan și le invită pe acestea să își continue cu fermitate eforturile de a implementa planul de măsuri corective convenit cu OACI, concentrându-se în principal asupra problemelor importante de siguranță nerezolvate și a recertificării tuturor operatorilor aflați în răspunderea lor. Comisia este pregătită să organizeze în timp util, cu asistența Agenției Europene de Siguranță a Aviației și cu sprijinul statelor membre, o evaluare la fața locului pentru a verifica progresele înregistrate în implementarea planului de măsuri.

Transportatori aerieni din Republica Mauritania

(43) Există dovezi certe privind incapacitatea autorităților responsabile cu supravegherea transportatorilor aerieni autorizați în Republica Islamică Mauritania de a aborda în mod eficace deficiențele de siguranță și de a remedia problemele de siguranță, după cum o demonstrează rezultatele auditului realizat în Mauritania de OACI, în aprilie 2008, în cadrul Programului universal de audit de supraveghere a siguranței (USOAP). Raportul final, devenit disponibil în martie 2009, a relevat un număr mare de deficiențe importante în ceea ce privește capacitatea autorităților aeronautice civile de a-și îndeplini responsabilitățile de supraveghere a siguranței aeriene. La momentul finalizării auditului OACI, peste 67 % din standardele OACI nu erau aplicate efectiv. În ceea ce privește aspectul esențial al remedierii problemelor de siguranță identificate, OACI a raportat că peste 93 % din standardele sale nu erau aplicate.

(44) Există dovezi verificate referitoare la deficiențe grave de siguranță în cazul transportatorului aerian Mauritania Airways certificat în Mauritania. Aceste deficiențe au fost identificate de Franța și Spania în timpul inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul programului SAFA ([1]). Mauritania Airways nu a oferit un răspuns adecvat autorităților care au efectuat inspecțiile și nu a demonstrat că aceste deficiențe au fost remediate în mod sustenabil.

(45) Comisia a inițiat consultări cu autoritățile competente din Mauritania în februarie 2010, exprimându-și îngrijorările serioase legate de siguranța operațiunilor transportatorilor aerieni autorizați în această țară și solicitând clarificări referitoare la acțiunile întreprinse de autoritățile competente din Mauritania pentru a răspunde problemelor constatate de OACI și în cursul inspecțiilor SAFA. Consultările au fost urmate de o corespondență, în lunile martie și octombrie 2010, pe aceeași temă. Autoritățile competente din Mauritania au fost audiate totodată și de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, pe 9 noiembrie 2010.

(46) Autoritățile competente din Mauritania (ANAC) nu dispun de mijloace suficiente pentru a remedia în mod eficient neconformitățile constatate de OACI, după cum o demonstrează amânarea planului de măsuri menite să remedieze problemele constatate de OACI. ANAC nu a oferit dovezi cu privire la soluționarea în mod satisfăcător a problemelor raportate ca fiind remediate. De exemplu, legea privind aviația civilă din 1972 nu a fost încă revizuită, și nici legislația secundară conexă. Prin urmare, baza legală pentru certificarea și supravegherea continuă a tuturor transportatorilor aerieni autorizați în Mauritania nu este compatibilă cu standardele internaționale de siguranță aplicabile.

([1]) DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396; AESA-E-2010-478.

(47) ANAC a informat că Mauritania Airways este în prezent singurul transportator aerian certificat în Mauritania și că AOC al acestui transportator a fost reînnoit în data de 8 iulie 2010 pentru o perioadă de 6 luni, care expiră în 31 decembrie 2010. ANAC nu a oferit însă dovezi care să ateste efectuarea verificărilor înainte de reînnoirea certificatului și nici detalii ale unor planuri de măsuri care să garanteze că deficiențele de siguranță identificate sunt remediate în mod sustenabil. Mai concret, nu au fost furnizate dovezi cu privire la aprobarea manualului de operațiuni al operatorului, a listei echipamentului minim, a memoriului de prezentare a managementului întreținerii și a memoriului de prezentare a organizației de întreținere.

(48) Compania Mauritania Airways a fost audiată de Comitetul pentru Siguranță Aeriană în data de 9 noiembrie 2010 și a declarat că a inițiat o serie de măsuri corective pentru a remedia deficiențele constatate în cursul inspecțiilor la platformă SAFA și al investigației interne declanșate în urma accidentului aeronavei sale din iulie 2010. Compania nu a demonstrat însă că aceste măsuri au dat rezultate până în prezent. În plus, Mauritania Airways nu a demonstrat că deține aprobările necesare menționate mai sus.

(49) Mauritania Airways a confirmat că o aeronavă tip Boeing B737-700 cu număr de înmatriculare TS-IEA operată de Mauritania Airways a fost implicată în data de 27 iulie 2010 într-un accident în urma căruia au existat mai mulți răniți, iar aeronava a suferit pagube importante, aflându-se încă în reparații. Informațiile preliminare furnizate de transportatorul aerian au scos la iveală mai multe deficiențe, în particular o anomalie la deschiderea voleților și o apropiere nestabilizată.

(50) Autoritățile competente din Mauritania (ANAC) nu au demonstrat că sunt în măsură să se achite în mod eficient de responsabilitățile privind supravegherea siguranței transportatorilor aerieni certificați în Mauritania. Având în vedere aceste constatări, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Mauritania trebuie incluși în anexa A.

(51) Comisia încurajează autoritățile competente din Mauritania (ANAC) să continue activ implementarea planului de măsuri corective înaintat OACI și este pregătită să le ofere sprijin, dacă este necesar. Concret, Comisia este pregătită să organizeze, cu asistența Agenției Europene de Siguranță a Aviației și cu sprijinul statelor membre, o evaluare la fața locului pentru a verifica progresele înregistrate în implementarea planului de măsuri.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(52) Compania Ukrainian Mediterranean Airlines certificată în Ucraina a solicitat să fie audiată de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, iar audierea a avut loc în data de 9 noiembrie 2010. Transportatorul a declarat că în prezent își reînnoiește flota și că nu mai operează aeronave DC-9. Ukrainian Mediterranean Airlines nu a furnizat însă specificațiile tehnice complete și curente aferente certificatului de operator aerian și nu a oferit clarificări în cursul întâlnirii cu privire la flota pe care o operează. În plus, a fost confirmat faptul că autoritățile competente din Ucraina efectuează un audit al companiei Ukrainian Mediterranean Airlines în cadrul procesului de reînnoire a certificatului de operator aerian al acesteia, care expiră la 28 noiembrie 2010, și că acest proces nu este încă încheiat. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Ukrainian Mediterranean Airlines trebuie să rămână în anexa B.

(53) Documentele depuse după audierea transportatorului aerian vor fi examinate de Comisie și de Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu ocazia următoarei întâlniri a acestuia din urmă.

Air Algérie

(54) După adoptarea Regulamentului (UE) nr. 590/2010 ([1]), transportatorul aerian Air Algérie a efectuat numeroase inspecții ale aeronavelor sale înainte ca acestea să plece spre destinații din Uniune. Autoritățile competente din Algeria au creat totodată în septembrie 2010 mai multe echipe de tehnicieni care să efectueze inspecții (denumite „inspecții SANAA"), pe baza metodologiei SAFA, asupra aeronavelor operate de compania Air Algérie, în special a celor operate pe rute către Uniune. Aceste eforturi concertate ar trebui să le permită să depisteze și să remedieze anumite deficiențe înainte de decolarea aeronavelor. Cu toate acestea, rezultatele acestor inspecții pun sub semnul întrebării calitatea activităților de întreținere ale transportatorului aerian.

(55) Conform cerințelor Regulamentului (UE) nr. 590/2010, autoritățile aeronautice civile din Algeria au depus, înainte de reuniunea Comitetului pentru Siguranță Aeriană din 10 noiembrie 2010, patru rapoarte lunare aferente lunilor iunie, iulie, august și septembrie 2010. Rapoartele s-au concentrat asupra rezultatelor supravegherii siguranței efectuate cu privire la activitățile Air Algérie și au fost completate cu constatările făcute în cursul inspecțiilor desfășurate de inspectorii Air Algérie asupra aeronavelor transportatorului aerian. Rapoartele nu furnizează însă informații care să ateste că autoritățile algeriene competente desfășoară o evaluare a riscului și să indice modul în care rezultatele acestei evaluări sunt luate în considerare în procesul de supraveghere și în planificarea acesteia.

([1]) JO L 170, 5.7.2010, p. 9.

(56) Având în vedere persistența deficiențelor în domeniul menținerii navigabilității, al întreținerii, al operațiunilor și al siguranței mărfurilor aflate la bord constatate în cursul inspecțiilor SAFA, SANAA și al inspecțiilor interne ale Air Algérie, și pentru a obține clarificări cu privire la rapoartele lunare, în data de 11 octombrie 2010 s-au organizat consultări cu autoritatea competentă și cu transportatorul aerian, la care au participat Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și un stat membru. În cursul acestei întâlniri, Comisia a luat act de angajamentul autorităților competente din Algeria de a efectua o analiză cuprinzătoare a cauzelor fundamentale ale problemelor și de a prezenta un plan solid de măsuri corective, precum și toate informațiile relevante care să reflecte acțiunile întreprinse atât de autoritățile algeriene competente, cât și de Air Algérie pentru a găsi o soluție sustenabilă. În data de 20 octombrie 2010, Comisiei i-a fost prezentat un plan de măsuri corective aprobat de autoritățile algeriene competente.

(57) În data de 10 noiembrie 2010, Air Algérie a prezentat Comitetului pentru Siguranță Aeriană un plan de măsuri corective îmbunătățit. Comitetul a luat act de eforturile depuse de transportatorul aerian pentru a remedia deficiențele de siguranță depistate și a invitat autoritățile algeriene competente să își întărească activitățile de supraveghere pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță aplicabile. În cursul întâlnirii cu Comitetul pentru Siguranță Aeriană, autoritățile competente din Algeria și-au exprimat intenția de a-și consolida capacitățile printr-un proiect de înfrățire. Pentru a sprijini autoritățile algeriene competente în eforturile de consolidare a capacității de a-și îndeplini responsabilitățile, în februarie 2011 va fi desfășurată o misiune de asistență tehnică condusă de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației.

(58) Între timp, statele membre vor continua să monitorizeze îndeaproape activitatea Air Algérie în cadrul Regulamentului (CE) nr. 351/2006 pentru a asigura baza unei noi evaluări a acestui caz cu ocazia următoarei reuniuni a Comitetului pentru Siguranță Aeriană.

Transportatori aerieni din Republica Congo

(59) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1144/2009 ([1]), toți transportatorii aerieni certificați în Republica Congo fac obiectul unei interdicții de operare pe teritoriul Uniunii și sunt incluși în anexa A.

(60) Comisia a comunicat Comitetului pentru Siguranță Aeriană rezultatele unei misiuni de asistență tehnică desfășurate în februarie 2010 de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în Republica Congo în urma auditului USOAP realizat de OACI în noiembrie 2008. Auditul USOAP realizat de OACI a semnalat existența unei probleme importante de siguranță în ceea ce privește exploatarea aeronavelor, certificarea și supravegherea acestora de către autoritatea aeronautică civilă din Republica Congo (ANAC) și totodată a unui grad foarte ridicat de neimplementare a standardelor de siguranță (76,89 %); această problemă importantă de siguranță a rămas nerezolvată. În cursul misiunii de asistență tehnică s-a constatat că ANAC a făcut 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 evidențiate de auditul OACI. Comisia salută aceste eforturi încurajatoare și va continua să urmărească îndeaproape progresele realizate de ANAC în implementarea planului său de măsuri corective pentru a se asigura că deficiențele actuale de siguranță sunt remediate în cel mai scurt timp.

(61) Transportatorul aerian Equaflight Service certificat de ANAC a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, iar audierea a avut loc în data de 10 noiembrie 2010. Transportatorul și-a prezentat activitatea și a furnizat informații despre progresele făcute în implementarea planului de măsuri.

(62) Transportatorul aerian Trans Air Congo certificat de ANAC a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, iar audierea a avut loc în data de 10 noiembrie 2010. Transportatorul și-a prezentat activitatea și a furnizat informații despre progresele făcute în implementarea planului de măsuri.

(63) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a luat notă de raportul privind progresele realizate. Cu toate acestea, prezentările făcute de transportatorii aerieni nu au permis confirmarea faptului că îndeplinesc, în această etapă, standardele de siguranță aplicabile ale OACI. În plus, pe baza criteriilor comune, până la implementarea efectivă a unor măsuri corective adecvate, menite să remedieze problemele importante de siguranță constatate de OACI, și în lipsa unor progrese semnificative în ceea ce privește remedierea deficiențelor constatate în cursul auditului efectuat de OACI, se consideră că autoritățile competente din Republica Congo nu sunt capabile, în stadiul actual, să implementeze și să asigure aplicarea standardelor de siguranță corespunzătoare în cazul tuturor transportatorilor aerieni supuși controlului lor reglementar. Prin urmare, toți transportatorii aerieni certificați de aceste autorități trebuie să rămână incluși în anexa A.

(64) Comisia va continua în mod activ consultările cu autoritățile competente din Republica Congo cu privire la acțiunile întreprinse de acestea pentru a îmbunătăți siguranța aviației și își propune să efectueze o a doua misiune de asistență tehnică în 2011 pentru a contribui la consolidarea capacității administrative și tehnice a acestor autorități în domeniul aviației civile.

([1]) JO L 312, 27.11.2009, p. 16.

Transportatori aerieni din Kârgâzstan

(65) Autoritățile competente din Kârgâzstan au solicitat să fie audiate de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, iar audierea a avut loc în data de 10 noiembrie 2010. Autoritățile au declarat că fac progrese în implementarea unei reforme ambițioase a sectorului aviației civile începute în 2006 cu scopul de a îmbunătăți siguranța aeriană. Ele fac progrese în special în ceea ce privește consolidarea capacității, prin recrutări de noi inspectori calificați, recrutări care vor continua în lunile următoare. Legislația națională în domeniul aviației este în curs de revizuire pentru a deveni compatibilă cu standardele internaționale de siguranță până în noiembrie 2011.

(66) Autoritățile competente din Kârgâzstan au comunicat că au eliberat un nou AOC transportatorului aerian CAAS. Pe baza criteriilor comune, se consideră că CAAS trebuie inclus în anexa A.

(67) Autoritățile competente din Kârgâzstan au comunicat totodată că au suspendat AOC pentru trei transportatori aerieni - Itek Air, TransAero și Asian Air. Ele au comunicat de asemenea că au întreprins măsuri de executare în raport cu următorii transportatori: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia, Tenir Airlines. Autoritățile nu au precizat însă dacă au revocat licența sau AOC pentru acești transportatori. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori trebuie să rămână în anexa A.

(68) Întrucât până în prezent Comisiei nu i-au fost furnizate dovezi ale implementării unor măsuri de remediere adecvate de către transportatorii aerieni certificați în Kârgâzstan și de către autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a acestora, pe baza criteriilor comune, se consideră că acești transportatori aerieni trebuie să rămână în anexa A.

(69) Comisia încurajează autoritățile competente din Kârgâzstan să își continue eforturile pentru remedierea tuturor neconformităților identificate în cursul auditului efectuat de OACI în aprilie 2009 în cadrul Programului universal de audit de supraveghere a siguranței (USOAP). Comisia Europeană, asistată de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și cu sprijinul statelor membre, este pregătită să efectueze o evaluare la fața locului în momentul în care implementarea planului de măsuri înaintat OACI va fi suficient de avansată. Obiectivul acestei vizite va fi verificarea implementării cerințelor de siguranță aplicabile de către autoritățile competente și de entitățile aflate sub supravegherea lor.

Transportatori aerieni din Gabon

(70) Autoritățile competente din Gabon (ANAC) au participat în data de 26 octombrie 2010 la consultări cu Comisia, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și autoritățile competente din Franța pentru a prezenta progresele făcute până în prezent. ANAC a declarat că în prezent cadrul legislativ este în curs de revizuire, aceasta presupunând o reformă a codului aviației civile, care va determina următoarele acțiuni: (a) o reorganizare a ANAC, măsură ce urmează să fie adoptată, conform planificării, până la 31 decembrie 2010; (b) elaborarea treptată a unui set cuprinzător de reglementări aeronautice gaboneze (RAG), care vor intra în vigoare progresiv până în 2011. ANAC a raportat totodată că a progresat și în privința consolidării capacităților, prin recrutarea de noi inspectori. De asemenea, ANAC a declarat că s-au realizat progrese și în domeniul supravegherii transportatorilor aerieni și al asigurării aplicării reglementărilor de siguranță actuale (RACAM), așa cum o demonstrează suspendarea AOC al transportatorului Air Services în data de 30 iulie 2010 și suspendarea temporară a AOC al transportatorului Allegiance între 22 august și 2 septembrie 2010.

(71) ANAC nu a demonstrat însă că au fost implementate măsuri de remediere adecvate înainte de revalidarea AOC al transportatorului aerian Allegiance. În plus, numărul și natura unora dintre deficiențele constatate arată că pot fi necesare noi măsuri de executare dacă transportatorii aerieni certificați în Gabon nu implementează standardele de siguranță aplicabile.

(72) Întrucât până în prezent Comisiei nu i-au fost furnizate dovezi ale implementării unor măsuri de remediere și de prevenire adecvate de către transportatorii aerieni incluși pe lista comunitară și de către autoritățile responsabile pentru supravegherea reglementară a acestora, pe baza criteriilor comune, se consideră că acești transportatori aerieni trebuie să facă în continuare obiectul unei interdicții de operare (anexa A) sau al unor restricții de operare (anexa B), după caz.

(73) ANAC a comunicat că în data de 25 septembrie 2010 a fost emis un nou AOC pentru transportatorul aerian Afric Aviation, fără a demonstra că certificarea și supravegherea acestui transportator respectă pe deplin standardele internaționale de siguranță aplicabile. De aceea, pe baza criteriilor comune, se consideră că transportatorul Afric Aviation trebuie inclus în anexa A.

(74) Statele membre vor continua să monitorizeze activitatea transportatorilor aerieni certificați în Gabon prin inspecții la platformă desfășurate în cadrul programului SAFA, pentru a verifica conformitatea sustenabilă a operațiunilor și întreținerii acestora cu standardele de siguranță aplicabile. În eventualitatea în care inspecțiile la platformă relevă probleme de siguranță, Comisia va fi nevoită să reexamineze măsurile aplicabile acestor transportatori în cursul următoarei reuniuni a Comitetului pentru Siguranță Aeriană.

Transportatori aerieni din Republica Filipine

(75) Comisia, asistată de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și de autoritățile competente din Germania și din Spania, a efectuat o vizită de evaluare a siguranței în Filipine în luna octombrie 2010 pentru a evalua progresele realizate de autoritățile competente din această țară (CAAP) și de anumiți transportatori aerieni aflați sub supravegherea lor în privința aplicării măsurilor întreprinse pentru a remedia problemele de siguranță descrise în Regulamentul (UE) nr. 273/2010.

(76) Raportul întocmit în urma evaluării confirmă că, sub conducerea noului director general, autoritatea aeronautică civilă din Filipine a întreprins începând din aprilie 2010 o serie de reforme ambițioase ale sistemului de supraveghere a aviației civile existent în Republica Filipine. Acțiunile întreprinse se îndreaptă în mod evident în direcția corectă și se consideră că, dacă vor fi implementate efectiv și sustenabil, vor permite îmbunătățirea semnificativă a gradului de conformitate cu standardele de siguranță elaborate de Organizația Internațională a Aviației Civile (OACI). Aceste acțiuni presupun: (a) o reformare a normelor existente de aplicare a legii aviației civile; (b) o revizuire integrală a reglementărilor aeronautice civile în vigoare; (c) angajarea de personal în număr semnificativ conform unor criterii exigente de calificare; (d) continuarea programelor aprofundate de formare a personalului recrutat; (e) modernizarea facilităților și asigurarea unor sisteme informatice adecvate pentru controlul aprobărilor și al licențelor; (f) certificarea transportatorilor aerieni care, deși își continuă activitățile comerciale, nu sunt încă certificați conform reglementării aeronautice civile în vigoare; (g) elaborarea unor planuri de supraveghere cuprinzătoare care să includă toate aspectele operațiunilor; și (h) remedierea eventualelor probleme de siguranță depistate.

(77) Raportul subliniază totodată că, în ciuda angajamentelor CAAP și a energiei investite din aprilie 2010, aceste reforme ambițioase nu au putut fi finalizate în câteva luni, în special din cauza duratei procedurilor de recrutare și numire în funcție din Filipine, care nu sunt sub controlul CAAP, și a lipsei de resurse adecvate cauzate de aceasta. Se pare că este necesar mai mult timp pentru ca progresele să devină sustenabile și realizările să fie recunoscute. Deși CAAP a luat măsuri pentru a remedia problemele importante de siguranță notificate de OACI tuturor statelor contractante în 2009, progresele făcute până în prezent nu au fost suficiente pentru soluționarea acestora. În mod similar, în ciuda măsurilor luate de CAAP pentru a soluționa neconformitățile raportate de FAA în 2007, progresele făcute până în prezent nu au fost suficiente pentru o recunoaștere de către FAA din SUA a conformității cu standardele internaționale de siguranță (categoria 1). Având în vedere aceste constatări, se consideră că, în această etapă, toți transportatorii aerieni certificați în Republica Filipine trebuie să rămână în anexa A.

(78) Comisia invită Republica Filipine să respecte calendarul implementării angajamentelor luate față de comunitatea internațională, în special în privința remedierii problemelor importante de siguranță notificate de OACI. În acest scop, este esențial ca CAAP să acționeze în continuare cu independența necesară și să asigure numirea de personal suficient care să întrunească criteriile de calificare pentru a-și putea îndeplini în mod eficient responsabilitățile față de comunitatea internațională și să asigure o supraveghere solidă, conformă cu standardele de siguranță aplicabile. Sprijinul guvernului filipinez este esențial pentru ca CAAP să atingă aceste obiective.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

(79) În urma adoptării Regulamentului (UE) nr. 590/2010, Comisia a fost informată de autoritățile competente din Federația Rusă că toate restricțiile de operare aplicate anterior transportatorului aerian YAK Service au fost ridicate în data de 11 august 2010, date fiind rezultatele satisfăcătoare ale activităților de supraveghere desfășurate de autoritățile respective. Cu toate acestea, Comisia nu a primit rezultatele cerute ale tuturor activităților de supraveghere cu privire la verificarea aplicării corecte a măsurilor de remediere și la certificarea conform standardelor OACI a echipamentului instalat la bordul aeronavelor utilizate de transportator pentru efectuarea de zboruri internaționale.

(80) Pe lângă aceasta, în cadrul monitorizării continue a activității transportatorilor aerieni care efectuează zboruri în Uniune pe baza inspecțiilor la platformă efectuate asupra aeronavelor acestora, în data de 11 octombrie 2010 Comisia a informat autoritățile competente din Federația Rusă cu privire la rezultatele inspecțiilor de acest tip desfășurate asupra transportatorilor aerieni ruși în ultimele douăsprezece luni.

(81) Aceste rezultate, deși obținute dintr-un număr limitat de inspecții, au indicat că la anumiți transportatori aerieni ruși există o rată persistentă de probleme de peste două probleme importante și/sau majore per inspecție în ultimii doi ani. Aceste rezultate arată că sunt necesare îmbunătățiri pentru ca transportatorii aerieni respectivi să fie în deplină conformitate cu standardele internaționale de siguranță. În data de 18 octombrie 2010 au fost organizate la Moscova consultări între Comisie și autoritățile competente din Federația Rusă cu privire la performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni ruși. În cadrul acestei întâlniri, autoritățile competente din Federația Rusă au convenit să furnizeze Comisiei următoarele informații: (a) documentația cerută în data de 2 septembrie 2010 pentru YAK Service (transmiterea în limba engleză a rezultatelor tuturor activităților de supraveghere cu privire la verificarea aplicării corecte a măsurilor de remediere și la certificarea conform standardelor OACI a echipamentelor instalate la bordul aeronavelor utilizate de transportator pentru

efectuarea de zboruri internaționale; noul AOC al companiei emis după ridicarea restricțiilor, împreună cu specificațiile tehnice); (b) rezultatele activităților de supraveghere ale autorităților ruse asupra transportatorilor aerieni ruși pentru care Comisia a transmis rapoarte și analize ale inspecțiilor la platformă SAFA. În plus, în cursul acestei întâlniri autoritățile competente din Federația Rusă au anunțat că vor transmite Comisiei rapoartele și analizele de performanță (incidente, metoda calculării ratelor etc.) pentru inspecțiile la platformă desfășurate asupra aeronavelor transportatorilor din UE care efectuează zboruri în Federația Rusă.

(82) În urma acestei întâlniri, autoritățile competente din Federația Rusă au transmis în data de 25 octombrie o corespondență referitoare la YAK Service în care se arată că anumite echipamente instalate la bordul aeronavelor operate de acest transportator au fost recertificate de Comitetul Interstatal pentru Aviație (MAK). Cu toate acestea, în cursul întâlnirii Comitetului pentru Siguranță Aeriană din 10 noiembrie 2010, autoritățile competente din Federația Rusă nu au furnizat dovezi care să indice că toate aeronavele operate de YAK Service sunt dotate cu echipamentele impuse de OACI, în stare de funcționare, pentru transportul aerian comercial internațional. De aceea, două aeronave indicate în AOC al acestui transportator aerian, cu numerele de înmatriculare RA-87648 și RA-88308, nu ar trebui să fie operate în Uniunea Europeană. Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către YAK Service a standardelor de siguranță aplicabile, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

(83) La ședința Comitetului pentru Siguranță Aeriană, autoritățile competente din Federația Rusă nu au furnizat dovezi ale rezultatelor activităților lor de supraveghere a diverșilor transportatori aerieni certificați în Federația Rusă, cerute de Comisie.

(84) La reuniunea Comitetului pentru Siguranță Aeriană, autoritățile competente din Federația Rusă au confirmat totodată că aeronavele enumerate mai jos sunt în continuare excluse de la transportul aerian comercial internațional, deoarece nu sunt dotate cu echipamentele impuse de 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;

(b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 și RA-85682 operate anterior de Atlant Soyuz 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, RA- 88300 și RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 și RA-8830; 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-85307, RA-85494 și RA-85457;

(e) Krasnoyarsky Airlines: aeronava de tip TU-154M RA-85672 înscrisă anterior în AOC al Krasnoyarsky Airlines, care a fost revocat în 2009, este operată în prezent de Atlant Soyuz; aeronava de același tip cu numărul de înmatriculare RA-85682 este operată de un alt transportator aerian certificat în Federația Rusă;

(f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, and RA-42541; aeronava de același tip cu numărul de înmatriculare RA-42526 nu este operată în prezent, din motive financiare;

(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;

(i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433 și RA-42347 operate de un alt transportator aerian rus; Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 și RA-65102; Antonov AN-24RV: aeronavele 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 (24) 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; aeronavele RA-65143 și RA-65916 sunt operate de un alt transportator rus; toate aeronavele (1) de tip TU-134B: RA-65726; toate aeronavele (10) de tip Yakovlev Yak-40: RA-87348 (în prezent nu este operată din motive financiare), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 și RA-88280; aeronavele de același tip RA-87292 și RA-88244 au fost retrase; 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-46388 și RA-87348 nu sunt operate din motive financiare; 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: aeronava 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;

(m) Russair: aeronava Tupolev TU-134A3 cu numărul de înmatriculare RA 65124; TU-154 cu numărul de înmatriculare RA-65124.

(85) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au luat notă de prezentarea făcută și de documentele depuse de autoritatea competentă din Federația Rusă și vor urmări remedierea sustenabilă a neconformităților cu normele de siguranță depistate în cursul inspecțiilor la platformă SAFA prin continuarea consultărilor tehnice cu autoritatea competentă din Federația Rusă. Între timp, statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către transportatorii aerieni ruși a standardelor de siguranță aplicabile, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestora în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008, iar Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape măsurile luate de acești transportatori.

Considerații generale privind ceilalți transportatori incluși în anexele A și B

(86) Până în prezent, în ciuda solicitărilor specifice formulate de Comisie, acesteia nu i-a fost comunicată nicio dovadă privind implementarea integrală a unor măsuri corective corespunzătoare nici de către ceilalți transportatori incluși în lista comunitară actualizată la 6 septembrie 2010, nici de către autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni respectivi. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori aerieni trebuie să fie în continuare supuși unei interdicții de operare (anexa A) sau unor restricții de operare (anexa B), după caz.

(87) 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, 22 noiembrie 2010.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Siim KALLAS
Vicepreședinte

ANEXA A

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republica Ghana
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 Afganistan, inclusiv:			**Republica Islamică Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
PAMIR AIRLINES	Necunoscut	PIR	Republica Islamică Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Republica Islamică Afganistan
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

[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 exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță aplicabile.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) 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 Benin, inclusiv:			**Republica Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republica Benin
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.	BGL	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)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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)
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)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de 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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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
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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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
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
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republica Kazahstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR	Necunoscut	SAP	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Necunoscut	BBS	Republica Kazahstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	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	KAW	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
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Necunoscut	KOV	Republica Kazahstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	Necunoscut	PKZ	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
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Necunoscut	JTU	Republica Kazahstan
ZHERSU AVIA	Necunoscut	RZU	Republica Kazahstan
ZHEZKAZGANAIR	Necunoscut	KZH	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv:			**Republica Kârgâzstan**
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
ASIAN AIR	36	AAZ	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republica Kârgâzstan
CAAS	13	CBK	Republica Kârgâzstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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 de 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**
AFRIC AVIATION		Necunoscut	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 Republica Mauritania, inclusiv:			**Republica Mauritania**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republica Mauritania

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) 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 Filipine, inclusiv:			**Republica Filipine**
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Necunoscut	Republica Filipine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republica Filipine
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Necunoscut	Republica Filipine
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Necunoscut	Republica Filipine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Necunoscut	Republica Filipine
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	CEB	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	SOY	Republica Filipine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Necunoscut	Republica Filipine
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Necunoscut	Republica Filipine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Necunoscut	Republica Filipine
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Necunoscut	Republica Filipine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Necunoscut	Republica Filipine

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republica Filipine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Necunoscut	Republica Filipine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Necunoscut	Republica Filipine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republica Filipine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	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	MNP	Republica Filipine
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Necunoscut	Republica Filipine
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Necunoscut	Republica Filipine
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Necunoscut	Republica Filipine
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	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	RIT	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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de 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 de supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv:			**Republica Sudan**
SUDAN AIRWAYS	Necunoscut	SUD	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republica Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republica Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republica Sudan
ALMAJARA AVIATION	Necunoscut	MJA	Republica Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republica Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republica Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Necunoscut	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republica Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republica Sudan
TARCO AIRLINES	056	Necunoscut	Republica Sudan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Swaziland, inclusiv:			**Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusivă:			**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 de persoană juridică a transportatorului aerian, indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Număr (numere) de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip Tu-204	Toată flota, exceptând: P-632, P-633	Republica Populară Democrată Coreeană
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip Falcon 50; 2 aeronave de tip Falcon 900	Toată flota, exceptând: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republica Gaboneză
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazahstan	Toată flota, exceptând: 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, 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)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republica Ghana	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip DC8-63F	Toată flota, exceptând: 9G-TOP și 9G-RAC	Republica Ghana
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, exceptând: LET 410 UVP	Toată flota, exceptând: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 1 aeronavă de tip Boeing B-767-200	Toată flota, exceptând: TR-LHP	Republica Gaboneză

[1] Transportatorilor aerieni enumerați în anexa A li se poate permite să utilizeze drepturi de trafic folosind o aeronavă închiriată în sistem wet lease aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de operare, cu condiția respectării standardelor de siguranță aplicabile.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, indicată în AOC (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Număr (numere) de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, exceptând: 14 aeronave de tip A300, 8 aeronave de tip A310, 1 aeronavă de tip B737	Toată flota, exceptând: 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 EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Republica Islamică Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 1 aeronavă de tip Challenger CL601; 1 aeronavă de tip HS-125-800	Toată flota, exceptând: TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, exceptând: 3 aeronave de tip Boeing B-777 și 4 aeronave de tip Boeing B-737-700	Toată flota, exceptând: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republica Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucraina	Toată flota, exceptând: 1 aeronavă de tip MD-83	Toată flota, exceptând: UR-CFF	Ucraina

(1) Afrijet este autorizată să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale curente din Uniunea Europeană.
(2) Air Astana este autorizată să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale curente din Uniunea Europeană.
(3) Gabon Airlines este autorizată să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale curente din Uniunea Europeană.
(4) Iran Air este autorizată să opereze zboruri către Uniunea Europeană utilizând aeronavele indicate în condițiile prevăzute în considerentul (69) din Regulamentul (UE) nr. 590/2010, JO L 170, 6.7.2010, p. 15.