REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 659/2013 AL COMISIEI

din 10 iulie 2013

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 [2],

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 [3] a stabilit lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii Europene, menționată în capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „AESA") au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării listei comunitare. O serie de țări terțe au comunicat, de asemenea, informații relevante. Lista comunitară ar trebui actualizată pe baza acestor informații.

(3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea lor reglementară, cu privire la principalele fapte și considerente care urmau să stea la baza unei decizii de impunere, în ceea ce îi privește, a interdicției de exploatare pe teritoriul Uniunii sau a unei decizii de modificare a condițiilor unei interdicții de exploatare 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 prezenta comentarii scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei și a Comitetului pentru siguranță aeriană înființat prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile [4].

(5) În contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului său de punere în aplicare (CE) nr. 473/2006, Comitetul pentru siguranță aeriană a primit informații din partea Comisiei cu privire la consultările comune, aflate în curs de desfășurare, cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din statele Curaçao și Sint-Maarten, Republica Guineea, India, Iran, Kazahstan, Kârgâzstan, Mozambic, și Nepal. Comitetul pentru siguranță aeriană a primit din partea Comisiei și informații cu privire la consultările tehnice cu Federația Rusă și monitorizarea Boliviei, a Tadjikistanului și a Turkmenistanului.

(6) Comitetul pentru siguranță aeriană a audiat prezentările făcute de AESA cu privire la rezultatele analizei rapoartelor de audit realizate de Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI"), în cadrul programului său universal de auditare a supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme* – USOAP). Statele membre au fost invitate să acorde prioritate inspecțiilor la platformă ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele în care OACI a identificat deficiențe semnificative în materie de siguranță sau de statele în care AESA a stabilit că există deficiențe semnificative ale sistemului de supraveghere a siguranței. Pe lângă consultările întreprinse de Comisie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, acordarea de prioritate acestor inspecții la platformă va permite obținerea de informații suplimentare referitoare la performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele respective.

(7) Comitetul pentru siguranță aeriană a audiat prezentările făcute de AESA cu privire la rezultatele analizei inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* – SAFA) în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului [5].

(8) Comitetul pentru siguranță aeriană a audiat de asemenea prezentările făcute de AESA cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în statele vizate de măsurile sau de monitorizarea prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Comitetul a fost informat în legătură cu planurile și cu cererile de continuare a asistenței tehnice și a cooperării în scopul creșterii capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile pentru a contribui la soluționarea neconformității cu standardele internaționale aplicabile. Statele membre au fost invitate totodată să răspundă la aceste solicitări pe baze bilaterale, în coordonare cu Comisia și cu AESA. Cu această ocazie, Comisia a subliniat utilitatea furnizării de informații către comunitatea aeronautică internațională, în special prin intermediul bazei de date SCAN a OACI, cu privire la asistența tehnică acordată de Uniune și de către statele sale membre în vederea îmbunătățirii siguranței aviației civile la nivel mondial.

[1] JO L 344, 27.12.2005, p. 15.
[2] JO L 143, 30.4.2004, p. 76.
[3] JO L 84, 23.3.2006, p. 14.
[4] JO L 373, 31.12.1991, p. 4.
[5] JO L 296, 25.10.2012, p 1.

Transportatori aerieni din Uniunea Europeană

(9) Ca urmare a analizării, de către AESA, a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă SAFA efectuate în cazul aeronavelor anumitor transportatori aerieni din Uniune sau în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, unele state membre au luat anumite măsuri pentru a asigura respectarea legislației și au informat Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană cu privire la măsurile respective. Grecia a revocat certificatul de operator aerian (denumit în continuare „AOC") al Sky Wings la 1 decembrie 2012, iar Spania a revocat AOC al Mint Lineas Aereas la 10 aprilie 2013.

(10) În plus, Suedia a adus la cunoștința comitetului preocupările sale în ceea ce privește transportatorul aerian AS Avies, certificat în Estonia, care a avut două incidente grave în Suedia în 2013, și anume o ieșire de pe pistă în februarie și o pierdere temporară de putere la ambele motoare în timpul urcării inițiale în luna mai. Autoritățile competente din Estonia au informat comitetul că au întreprins o serie de acțiuni, inclusiv sporirea supravegherii, prin care transportatorului aerian i s-a impus să elaboreze un plan de acțiuni corective și s-a revizuit aprobarea managerului pe probleme de siguranță și a managerului responsabil.

Transportatori aerieni din Republica Democratică Congo

(11) Transportatorii aerieni certificați în Republica Democratică Congo figurează în anexa A începând din martie 2006 ([1]). În urma unei inițiative recente a autorităților competente ale Republicii Democratice Congo (și anume ANAC) de a relua consultările active cu Comisia și AESA, acestea au furnizat documentele justificative necesare pentru a permite o actualizare completă a listei transportatorilor aerieni din anexa A.

(12) Prin scrisoarea din 12 iunie 2013, autoritățile competente din Republica Democrată Congo au informat Comisia că li s-au acordat licențe de operare transportatorilor aerieni Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines și Waltair Aviation. Având în vedere că autoritățile competente din Republica Democratică Congo nu au furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni din lista actualizată ar trebui incluși în anexa A.

(13) Prin aceeași scrisoare din 12 iunie 2013, autoritățile competente din Republica Democratică Congo au anunțat că transportatorii aerieni Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter și Zaabu International, incluși anterior în anexa A, nu dețin licențe de operare. Prin urmare, se apreciază că acești transportatori aerieni ar trebui să nu mai figureze în anexa A.

(14) Autoritățile competente din Republica Democratică Congo au explicat, de asemenea, că, în conformitate cu cadrul juridic al țării, pentru a efectua operațiuni de transport aerian sunt necesare atât o licență de operare, cât și un AOC, iar, până în prezent, niciunul dintre operatorii existenți nu îndeplinește ambele cerințe. Între timp, în aprilie 2013 a fost demarat procesul de certificare în cinci etape al OACI pentru cinci operatori (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB și Kinavia) și se așteaptă ca acesta să fie finalizat până la sfârșitul lunii septembrie 2013. La finele acestui proces de certificare, ANAC va furniza o listă a tuturor operatorilor aerieni certificați corespunzător și titulari ai unui certificat de operator aerian valabil.

(15) Comisia a remarcat angajamentul autorităților competente din Republica Democratică Congo, în special pe cel al Ministerului Transporturilor, și le încurajează să își continue eforturile în vederea creării unui sistem de supraveghere a aviației civile care să respecte standardele de siguranță internaționale, păstrându-și totodată angajamentul de a dezvolta și mai mult dialogul activ restabilit recent.

Transportatori aerieni din Republica Guineea

(16) În decembrie 2012, s-au lansat consultări oficiale cu autoritățile competente ale Republicii Guineea, ca urmare a constatărilor în materie de siguranță făcute de OACI în cursul auditului din aprilie 2012, care au semnalat o problemă semnificativă de siguranță în ceea ce privește certificarea operatorilor aerieni.

(17) Ca urmare a depunerii unui plan de acțiuni corective, acceptat și validat ulterior de către OACI, aceasta a anunțat la 29 mai 2013 că Republica Guineea a remediat respectiva problemă semnificativă de siguranță.

(18) În ianuarie 2013 a avut loc la Bruxelles o reuniune de consultare între Comisie, asistată de AESA, și autoritățile competente din Republica Guineea. În timpul acestei reuniuni, autoritățile competente din Republica Guineea au prezentat exhaustiv cele mai recente noutăți în privința stadiului în care se afla implementarea planului de acțiuni corective depus la OACI în decembrie 2012.

(19) Potrivit autorităților competente din Republica Guineea, transportatorii aerieni Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée și Konair sunt în curs de recertificare. Niciunul dintre aceștia nu efectuează zboruri în spațiul aerian al Uniunii. Autoritățile menționate au informat totodată că au fost suspendate AOC-urile transportatorilor aerieni GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines și Sky Star Air.

([1]) Considerentele 60-64 din Regulamentul (CE) nr. 474/2006 din 22 martie 2006, JO L 84, 23.3.2006, p.18.

(20) Autoritățile competente din Republica Guineea au fost de acord să informeze Comisia în legătură cu orice noutate semnificativă în privința progreselor realizate în implementarea standardelor OACI, ceea ce va permite o monitorizare periodică a situației.

(21) În cazul în care vor exista informații pertinente privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Indonezia

(22) Consultările cu autoritățile competente din Indonezia (și anume DGCA) continuă, în vederea monitorizării progreselor realizate de DGCA în a asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Indonezia se desfășoară în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.

(23) În urma videoconferinței care a avut loc între Comisie, AESA și DGCA la 18 octombrie 2012, DGCA a continuat să lucreze la îmbunătățirea sistemului indonezian de supraveghere a siguranței aviației și la soluționarea constatărilor făcute de Administrația Federală a Aviației din SUA (denumită în continuare „FAA") în timpul vizitei sale de evaluare tehnică ce a avut loc în septembrie 2012. Ca urmare a publicării oficiale a raportului FAA, DGCA s-a întâlnit cu FAA și au căzut de acord asupra unui plan de acțiuni corective.

(24) În aprilie 2013, DGCA a furnizat Comisiei o copie detaliată a planului de acțiuni corective indicând progresele realizate și a informat că s-a înființat un sistem de pregătire a inspectorilor, că s-au revizuit reglementările privind siguranța aviației și că, pentru personalul responsabil cu inspecțiile, au fost luate următoarele măsuri: au fost aprobate instrucțiuni pentru operațiunile pe rază extinsă cu avioane bimotoare (ETOPS) și pentru navigația bazată pe performanțe/performanțele de navigație impuse (PBN/RNP) și au fost redactate instrucțiuni pentru operațiunile în toate condițiile meteorologice (AWOPS).

(25) DGCA a confirmat că, în cazul Citilink Indonesia, certificarea aeronavelor, a rutelor, a instalațiilor de la sol, a handlingului la sol, a întreținerii, a manualelor și a echipajelor este încă sub autoritatea administrativă a Garuda Indonesia.

(26) DGCA a furnizat, de asemenea, informații actualizate în privința anumitor transportatori aerieni aflați sub supravegherea sa. Autoritățile au informat că doi noi transportatori aerieni au primit certificate de operator aerian, și anume Martabuana Abadion la 18 octombrie 2012 și Komala Indonesia la 8 ianuarie 2013, și că Intan Angkasa Air Services a fost recertificat. Însă, dat fiind că DGCA nu a furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori ar trebui incluși în anexa A.

(27) În plus, DGCA a informat că certificatul de operator aerian al Sebang Merauke Air Charter a fost temporar suspendat la 18 septembrie 2012.

(28) DGCA a adus la cunoștință că AOC al Metro Batavia a fost revocat la 14 februarie 2013 și a furnizat și dovezi în acest sens. În consecință, transportatorul Metro Batavia ar trebui retras din anexa A.

(29) La 25 iunie 2013, DGCA a făcut o prezentare în fața Comitetului pentru siguranță aeriană. DGCA a comunicat comitetului informațiile furnizate Comisiei în aprilie 2013 și, în plus, a confirmat că orice titular de AOC care dorește să își extindă flota necesită aprobarea DGCA și că, în unele cazuri, a refuzat să acorde astfel de aprobări. Cu toate acestea, DGCA nu a intervenit în planurile de extindere ale transportatorului Lion Air deoarece a considerat că acesta dispunea de resursele necesare și era controlat în mod adecvat. În privința accidentului aeronavei Boeing B737-800 a Lion Air din 13 aprilie 2013, DGCA a informat că a fost publicat raportul intermediar de anchetă. Acesta a formulat trei recomandări referitoare la coborârea sub minimele prevăzute, procedurile privind transferul controlului și pregătirea aferentă. DGCA a detaliat măsurile pe care le-a luat pentru a soluționa problemele legate de accident, printre care s-a numărat efectuarea unui audit de siguranță al Lion Air și verificarea faptului că transportatorul aerian a întreprins acțiunile corective în urma raportului preliminar.

(30) Transportatorul Lion Air a participat la audiere și a răspuns întrebărilor formulate de Comisie și de Comitetul pentru siguranță aeriană. Lion Air a declarat că a reușit să obțină resursele necesare pentru a gestiona extinderea în continuare a flotei sale, dar că a acceptat cerințele minime în materie de licențe ale căpitanilor și copiloților la constituirea echipajelor aeronavelor sale și că nu a cerut experiență suplimentară. Cu privire la accident societatea a afirmat că se afla în proces de aplicare a recomandărilor raportului intermediar de anchetă și aștepta raportul final pentru a identifica cauzele principale ale accidentului. Lion Air a declarat că a realizat o campanie de promovare a siguranței și că a utilizat date obținute din programul său de asigurare a calității operațiunilor de zbor (*Flight Operations Quality Assurance* - FOQA) pentru a identifica pericolele. Societatea a afirmat că nu era încă înregistrată în programul de audit de siguranță operațională al IATA (IOSA).

(31) Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană au luat notă de progresele reale realizate de DGCA, precum și de planul de a invita FAA să efectueze un audit IASA în august 2013. Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană continuă să încurajeze eforturile depuse de DGCA în vederea atingerii obiectivului de a crea un sistem aeronautic pe deplin conform cu standardele OACI.

(32) În ceea ce privește Lion Air, Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană au luat notă cu îngrijorare de nivelul scăzut de experiență al piloților recrutați și utilizați de transportatorul aerian și de răspunsurile la întrebările legate de managementul siguranței acestuia și, prin urmare, vor continua să monitorizeze îndeaproape performanța în materie de siguranță a acestui transportator aerian.

Transportatori aerieni din Kazahstan

(33) Consultările cu autoritățile competente din Kazahstan au continuat în mod activ cu scopul de a monitoriza progresele înregistrate de aceste autorități pentru a asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan respectă standardele de siguranță internaționale.

(34) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1146/2012, Air Astana a transmis, în repetate rânduri, informații cu privire la performanța sa în materie de siguranță și la modificările aduse flotei prin scrisorile din 23 noiembrie 2012, 30 ianuarie 2013, 14 martie 2013, 29 martie 2013 și 13 mai 2013 adresate Comisiei. Transportatorul a furnizat și o copie a certificatului de operator aerian și a noilor specificații operaționale, emise la 22 aprilie 2013. Ca urmare a evoluției flotei, aeronavele Fokker 50 nu mai apar în specificațiile sale operaționale. Prin urmare, anexa B la prezentul regulament ar trebui modificată în consecință.

(35) La 12 iunie 2013, Comisia, asistată de AESA, a avut consultări tehnice cu autoritățile competente din Kazahstan și cu un reprezentant al Air Astana. În cursul acestei întâlniri, autoritățile competente din Kazahstan au declarat că au făcut progrese în privința implementării unei reforme ambițioase a sectorului aviației, menite să alinieze cadrul legislativ și de reglementare național în domeniul aviației la standardele internaționale de siguranță.

(36) La această întâlnire, Air Astana a furnizat mai multe informații despre evoluția flotei sale în perioada 2012-2014. În speță, Air Astana a comunicat că au fost eliminate treptat mai multe aeronave și că avea loc o introducere treptată de aeronave noi în seriile Boeing B767, Boeing B757 și Airbus A320 existente, care sunt deja menționate în anexa B la prezentul regulament. Toate aeronavele noi sunt înmatriculate în Aruba. Atât autoritatea competentă din Kazahstan, cât și Air Astana s-au angajat să informeze Comisia imediat ce se va înscrie o aeronavă nouă în certificatul de operator aerian al Air Astana.

(37) În plus, statele membre și AESA au confirmat că nu s-au semnalat probleme specifice în privința Air Astana în urma inspecțiilor la platformă efectuate pe aeroporturile din Uniune în cadrul programului SAFA.

(38) Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorului Air Astana, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012. Dacă rezultatele acestor inspecții sau orice alte informații relevante în materie de siguranță vor indica faptul că nu se respectă standardele internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(39) Comisia continuă să sprijine reforma ambițioasă a sistemului de aviație civilă întreprinsă de autoritățile din Kazahstan și le invită pe acestea să își continue cu hotărâre eforturile în vederea creării unui sistem de supraveghere a aviației civile care să respecte standardele internaționale de siguranță. În acest scop, Comisia încurajează autoritățile să continue aplicarea planului de acțiuni corective convenit cu OACI, concentrându-se cu prioritate asupra celor două probleme semnificative de siguranță rămase nerezolvate și asupra recertificării tuturor operatorilor aflați în răspunderea lor. Odată ce aceste probleme semnificative de siguranță vor fi închise în conformitate cu cerințele OACI, iar implementarea efectivă a standardelor OACI va fi suficient de bine documentată, Comisia va fi gata să organizeze, cu asistența AESA și cu sprijinul statelor membre, o vizită de evaluare a siguranței la fața locului în vederea verificării progreselor realizate și a pregătirii unei reexaminări a acestui caz de către Comitetul pentru siguranță aeriană.

Transportatori aerieni din Kârgâzstan

(40) Comisia va continua consultările cu autoritățile competente din Kârgâzstan în vederea abordării riscurilor în materie de siguranță care au dus la impunerea de restricții de operare în cazul tuturor transportatorilor aerieni din Kârgâzstan, inclusiv în ceea ce privește capacitățile de supraveghere a siguranței deținute de stat în Kârgâzstan în domeniul exploatării aeronavelor și al întreținerii. În mod concret, Comisia urmărește să se asigure că se înregistrează progrese în ceea ce privește unele dintre constatările auditului USOAP al OACI din 2009, care pot avea impact asupra siguranței aviației internaționale.

(41) La 23 mai 2013, Comisia, asistată de AESA, a avut consultări tehnice cu autoritățile competente din Kârgâzstan în scopul identificării eventualilor transportatori aerieni ale căror certificare și supraveghere respectă standardele internaționale de siguranță și în privința cărora ar putea fi avută în vedere o relaxare treptată a restricțiilor. În acest sens, autoritățile competente din Kârgâzstan au acceptat să coopereze prin furnizarea de informații care ar putea fi utile pentru realizarea anumitor progrese. Reprezentanții Kârgâzstanului au fost de asemenea de acord să furnizeze informații actualizate cu privire la acțiunile corective întreprinse pentru soluționarea problemelor constatate de OACI care au rămas nerezolvate, fapt ce ar permite o reexaminare a cazului.

(42) În cursul reuniunii, autoritățile kârgâze au confirmat că, la 8 noiembrie 2012, s-a acordat un certificat de operator aerian transportatorului Sky Bishkek. Întrucât autoritățile competente din Kârgâzstan nu au furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a respectivului transportator aerian este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul aerian Sky Bishkek ar trebui inclus în anexa A.

(43) Comitetul pentru siguranță aeriană invită autoritățile competente din Kârgâzstan să accelereze procesul de implementare a planului de acțiuni corective convenit cu OACI și să depună toate eforturile pentru a se asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Kârgâzstan este efectuată în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.

(44) Odată ce progresele înregistrate în privința implementării planului de acțiuni corective convenit cu OACI și implementarea efectivă a standardelor OACI vor fi suficient de bine documentate, Comisia va fi gata să organizeze, cu asistența AESA și cu sprijinul statelor membre, o vizită de evaluare a siguranței la fața locului pentru a verifica faptul că autoritățile competente din Kârgâzstan sunt în măsură să își exercite funcțiile de supraveghere în conformitate cu standardele internaționale, precum și pentru a pregăti reexaminarea acestui caz de către Comitetul pentru siguranță aeriană.

Transportatori aerieni din Libia

(45) Consultările cu autoritățile competente din Libia (și anume LYCAA) continuă cu scopul de a confirma faptul că Libia înregistrează progrese în ceea ce privește reforma sistemului său de siguranță în domeniul aviației civile și în special în ceea ce privește garantarea faptului că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Libia este efectuată în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.

(46) La 25 aprilie 2013, LYCAA a prezentat un raport privind activitățile de recertificare desfășurate în privința transportatorului aerian Libyan Airlines. Raportul descria un proces în cinci etape, în concordanță cu recomandările OACI, însă nu furniza nicio dovadă detaliată a activităților de inspecție asociate. Comisia a solicitat detalii suplimentare, iar, la 29 aprilie 2013, LYCAA a furnizat un rezumat al constatărilor făcute, precum și al acțiunilor întreprinse de Libyan Airlines pentru soluționarea respectivelor probleme constatate în domeniile examinate.

(47) La 4 iunie 2013, LYCAA a informat Comisia în scris că Libyan Airlines nu era pregătită pentru a fi examinată în vederea ridicării restricțiilor, invocând o schimbare în structura de conducere a liniei aeriene și necesitatea subsecventă de a evalua impactul schimbării asupra siguranței operaționale a transportatorului aerian.

(48) La 26 iunie 2013, Comitetul pentru siguranță aeriană a audiat prezentările susținute de LYCAA. LYCAA a informat comitetul în privința măsurilor întreprinse până la momentul respectiv și a progreselor înregistrate în procesul de recertificare a transportatorilor aerieni libieni. Autoritățile libiene au declarat că nu puteau recomanda ridicarea restricțiilor în vigoare în cazul niciunui transportator aerian libian. Autoritățile au indicat termenele la care considerau că transportatorii aerieni vor fi finalizat procesul de certificare. LYCAA a declarat că se publicase raportul de anchetă referitor la accidentul aeronavei Airbus A330 aparținând Afiqiyah Airways și că purta discuții cu OACI și cu o serie de autorități aeronautice naționale pentru a primi asistență tehnică suplimentară.

(49) LYCAA a confirmat în mod explicit Comisiei și Comitetului pentru siguranță aeriană că va păstra restricțiile în vigoare în privința tuturor transportatorilor aerieni până la finalizarea recertificării complete, în cinci etape, și închiderea tuturor constatărilor semnificative și că numai după aceea, de comun acord cu Comisia și în urma audierii de către Comitetul pentru siguranță aeriană, transportatorilor aerieni individuali li se va putea permite să reia zborurile comerciale către Uniune.

(50) În plus, Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană au reiterat faptul că, pentru fiecare transportator aerian recertificat, LYCAA are obligația de a prezenta Comisiei informații detaliate despre procesul de recertificare și de a se întâlni cu Comisia și cu statele membre pentru a discuta în detaliu auditurile, constatările, acțiunile corective întreprinse și acțiunile de încheiere a constatărilor relevante, precum și detaliile planurilor de supraveghere continuă înainte de a conveni asupra oricărei relaxări a restricțiilor. În cazul în care nu se va demonstra în mod satisfăcător Comisiei și statelor membre că procesul de recertificare a fost efectiv finalizat și că se realizează o supraveghere continuă sustenabilă în conformitate cu standardele OACI, Comisia va fi nevoită să ia măsuri imediate pentru a împiedica transportatorii aerieni să opereze în UE, Norvegia, Elveția și Islanda.

Air Madagascar

(51) Transportatorul aerian Air Madagascar face obiectul unor restricții de exploatare și este inclus în anexa B în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 390/2011. La 24 mai 2013, transportatorul aerian Air Madagascar a solicitat adăugarea aeronavei de tip Boeing B737 cu însemnele de înmatriculare 5R-MFL pe lista aeronavelor de tip Boeing B737 care sunt deja menționate în anexa B.

(52) Air Madagascar a afirmat că performanța în materie de siguranță a flotei sale s-a îmbunătățit și a prezentat dovezi în acest sens. Autoritățile competente din Madagascar (ACM) au afirmat că, în ceea ce privește operațiunile efectuate cu aeronavele de tip Boeing B737, sunt mulțumite de nivelul actual de conformitate demonstrat de Air Madagascar în raport cu cerințele OACI. Statele membre și AESA au confirmat că nu s-au semnalat probleme specifice în urma inspecțiilor la platformă efectuate pe aeroporturile din Uniune în cadrul programului SAFA.

(53) Luând în considerare performanțele în materie de siguranță ale operațiunilor efectuate de Air Madagascar cu aeronavele de tip Boeing B737 și în conformitate cu criteriile comune, Comisia, în urma avizului Comitetului pentru siguranță aeriană, consideră că aeronavei de tip Boeing B737 cu însemnele de înmatriculare 5R-MFL ar trebui să i se permită efectuarea de zboruri înspre Uniune. Prin urmare, anexa B ar trebui modificată pentru a permite exploatarea aeronavei de tip Boeing B737 cu însemnele de înmatriculare 5R-MFL.

(54) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorului Air Madagascar, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Republica Islamică Mauritania

(55) Toți transportatorii aerieni certificați în Mauritania au fost retrași din anexa A în decembrie 2012 ([1]), pe baza mai multor factori: progresele majore raportate de autoritățile competente din Mauritania (ANAC) în ceea ce privește remedierea deficiențelor identificate de OACI în privința conformității cu standardele internaționale, remedierea deficiențelor identificate în certificarea inițială a transportatorului aerian Mauritania Airlines International (denumit în continuare „MAI"), confirmarea faptului că MAI va relua zborurile către Uniune numai pentru Las Palmas de Gran Canaria, Spania, după februarie 2013, și angajamentul Comisiei de a efectua o vizită de evaluare a siguranței, la fața locului, pentru a verifica implementarea satisfăcătoare a măsurilor raportate de ANAC și de MAI.

(56) Comisia a efectuat vizita de evaluare a siguranței aviației la fața locului în Mauritania în perioada 14-18 aprilie 2013, cu asistența AESA și cu sprijinul tehnic al statelor membre.

(57) În timpul vizitei, ANAC a prezentat echipei de evaluare dovezi ale angajamentului său ferm, precum și ale capacității sale de a se conforma standardelor OACI de siguranță a aviației și de a-și asuma, în mod sustenabil, responsabilitățile privind certificarea și supravegherea transportatorilor aerieni aflați în răspunderea sa. În speță, echipa de evaluare a considerat că ANAC a demonstrat că s-au realizat progrese în ceea ce privește implementarea planului de acțiuni corective menit să asigure respectarea standardelor OACI, că dispune de personalul calificat, de reglementările și procedurile necesare, că gestionează și aplică un plan de supraveghere cuprinzător și adecvat și că a instituit un sistem menit să soluționeze problemele de siguranță identificate. Concluziile de mai sus au fost trase luând în considerare dimensiunea și nivelul de activitate în prezent limitate ale industriei aeriene din Mauritania, precum și recenta restructurare a ANAC.

(58) MAI a făcut de asemenea obiectul unei vizite a echipei de evaluare, căreia i s-a dovedit capacitatea transportatorului aerian de a se conforma standardelor OACI de siguranță a aviației pentru operațiuni aeriene, în special cu privire la navigabilitate, calificare și pregătire, manuale, proceduri de siguranță, precum și identificarea și soluționarea problemelor de siguranță semnalate în timpul controlului intern și extern, de exemplu în cadrul activităților de monitorizare realizate de ANAC.

(59) Cu toate acestea, echipa de evaluare a constatat și că ANAC și MAI trebuie să continue implementarea efectivă a anumitor cerințele internaționale, în special în ceea ce privește pregătirea specifică și periodică a personalului tehnic, adaptarea și actualizarea manualelor, procedurilor și listelor de control, monitorizarea și documentarea sistematică a tuturor activităților de supraveghere continuă, îmbunătățirea sistemului de raportare și de analiză a incidentelor. Totodată, MAI ar trebui să continue implementarea sistemului său de management al siguranței (denumit în continuare „SMS"), precum și a analizei datelor de zbor.

(60) ANAC și MAI au fost audiate de Comitetul pentru siguranță aeriană la 26 iunie 2013. În cursul reuniunii, ANAC și MAI au oferit detalii cu privire la progresele realizate pentru a da curs recomandărilor formulate în urma vizitei la fața locului. ANAC a raportat actualizarea procedurilor, a listei de verificare, a planului de pregătire și de supraveghere și a programului de pregătire. ANAC a furnizat, de asemenea, dovezi cu privire la efectuarea unor inspecții care au vizat special MAI și a unei ample campanii de sensibilizare pe tema raportării incidentelor și a semnalat un acces sporit la informații tehnice din partea producătorilor de motoare. ANAC a precizat că exercită o supraveghere atentă a MAI, inclusiv prin numeroase inspecții la platformă, și că ia măsuri executive ferme atunci când este necesar.

(61) MAI a raportat că a început zborurile spre Las Palmas de Gran Canaria la 8 mai 2013 și că a elaborat, de asemenea, un plan de acțiune pentru a da curs tuturor recomandărilor formulate de echipa de evaluare. Cele mai multe acțiuni ale planului erau finalizate, printre acestea numărându-se actualizarea manualelor, noi proceduri și desemnarea responsabilului cu managementul calității și al siguranței. MAI a recunoscut că deși făcuse progrese în implementarea SMS, sistemul nu funcționa încă la parametrii nominali.

(62) În cadrul primelor două inspecții la platformă efectuate de Spania asupra aeronavelor MAI, la 8 și 22 mai 2013, s-au constatat mai multe probleme, în principal în ceea ce privește condițiile de întreținere, însă numărul și gradul de seriozitate al acestora a scăzut la a treia inspecție la platformă efectuată la 12 iunie. Spania a confirmat că MAI a furnizat informații în vederea clasării problemelor constatate, informații care erau încă evaluate de către Spania.

(63) Comitetul pentru siguranță aeriană a salutat îmbunătățirile realizate de ANAC și de MAI în implementarea standardelor de siguranță internaționale și le-a încurajat să continue în acest sens cu aceeași hotărâre. S-a solicitat ANAC și MAI să prezinte Comisiei rapoarte periodice, de cel puțin două ori pe an, pe tema progreselor realizate în ceea ce privește punerea în aplicare a cerințelor OACI și punerea în practică a recomandărilor rămase deschise, în special în privința sistemului de raportare și de analiză a

([1]) Considerentele 71-81 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1146/2012, JO L 333, 5.12.2012, p. 7.

incidentelor (în cazul ANAC) și a implementării SMS și a analizei datelor de zbor (în cazul MAI). ANAC și-a luat angajamentul de a informa Comisia cu privire la noile linii aeriene comerciale pe care le va certifica.

(64) Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorilor aerieni care dețin licențe eliberate de Mauritania, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(65) Dacă rezultatele acestor inspecții la platformă sau orice alte informații relevante în materie de siguranță vor indica faptul că nu se respectă standardele internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Mozambic

(66) Autoritățile competente din Mozambic (Institutul de aviație civilă din Mozambic – „IACM") și reprezentanții transportatorului aerian Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) s-au întâlnit cu Comisia și AESA la Bruxelles la data de 31 mai 2013. IACM a prezentat informații exhaustive cu privire la stadiul actual al implementării planului de acțiuni corective depus la OACI. LAM a prezentat pe larg situația actuală a integrării standardelor internaționale de siguranță în structura sa și în operațiunile zilnice, precum și planurile sale de extindere.

(67) Autoritățile competente din Mozambic au prezentat în detaliu structura internă și personalul organizației lor și au descris amploarea și natura activităților lor. Au fost prezentate diferitele fluxuri de activități trecute și în curs de desfășurare, împreună cu termenele aferente, și au fost analizate în contextul planului de acțiuni corective convenit cu OACI. Cea mai mare parte a acestor activități au ca termen-limită de implementare jumătatea lunii iunie 2013. Numărul și volumul acțiunilor, precum și termenele scurte demonstrează un angajament ferm al acestor autorități, însă ar putea necesita o reprogramare pentru a putea fi implementate în mod sustenabil. Autoritățile au părut a fi pe deplin conștiente de acest fapt și în prezent revizuiesc unele dintre termenele din planul de acțiuni corective, urmând ca în curând să depună la OACI o versiune revizuită a acestuia. Cele mai importante domenii care vor fi abordate doar în 2014 sau 2015 se referă la aspecte specifice ale cadrului juridic, la chestiuni organizatorice reziduale legate de structura internă a autorității și la subiecte legate de navigabilitate. Toți operatorii aerieni au trecut printr-un proces de recertificare în cinci etape, care s-a soldat cu certificarea completă a 8 operatori (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) și cu suspendarea AOC-urilor unui număr de 5 operatori (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda).

(68) Reprezentanții LAM au făcut o prezentare detaliată a societății, descriind în linii mari structura sa internă și personalul, dar și a amplorii operațiunilor și a descris activitățile de pregătire și diversele parteneriate operaționale pe care le-a încheiat societatea. Compania aeriană a încheiat parteneriate strategice cu alte companii aeriene din Portugalia, Kenya, Africa de Sud, Angola, Zambia și Etiopia [Moçambique Expresso MEX este o companie aeriană care îi asigură traficul local (*feeder airline*) și pe care o deține în proporție de 100 %], cu organizații de pregătire (din Africa de Sud și Etiopia) și cu organizații de întreținere (din Portugalia, Brazilia, Africa de Sud și Kenya). Au fost descrise sistemele interne de management al siguranței și planul de implementare a următoarelor etape. Etapa I (Planificare și organizare) a fost în mare parte finalizată până în 2011 (unele activități în curs de desfășurare se vor finaliza în 2014). Etapa II (Procese reactive) a fost în mare parte implementată între 2005 și 2009, rămânând doar două procese de finalizat până în 2014. Majoritatea acțiunilor din etapa III (Procese proactive și predictive) sunt în curs de desfășurare, data finalizării fiind fixată în perioada 2014-2015, în timp ce trei dintre aceste procese au fost implementate în 2009. Implementarea celei mai mari părți din etapa IV (Asigurarea siguranței operaționale și îmbunătățirea continuă) este planificată pentru perioada 2014-2015, un proces fiind deja încheiat în 2009.

(69) LAM a prezentat, de asemenea, informații cu privire la strategia și planurile sale de extindere, inclusiv rutele noi și evoluția flotei.

(70) Comitetul pentru siguranță aeriană a salutat progresele raportate de autoritățile competente din Mozambic în ceea ce privește remedierea deficiențelor identificate de OACI și le-a încurajat să își continue eforturile în vederea definitivării activității lor de stabilire a unui sistem aviatic pe deplin conform cu standardele OACI.

Transportatori aerieni din Nepal

(71) Rezultatele unui audit al OACI efectuat în mai 2009 au indicat că Nepalul nu respecta efectiv majoritatea standardelor internaționale de siguranță. Deși nu au fost identificate probleme semnificative de siguranță, auditul a demonstrat că autoritatea competentă din Nepal nu a putut să asigure implementarea efectivă a standardelor internaționale de siguranță în domeniul operațiunilor aeriene, al navigabilității și al investigării accidentelor și că au existat constatări semnificative care afectau capacitățile acestei țări și în domeniile legislației primare în sectorul aviației și al reglementărilor aeronautice civile, al organizării aviației civile, al acordării de licențe pentru personal și al pregătirii acestuia.

(72) Într-o perioadă de doi ani (august 2010-septembrie 2012), în această țară au avut loc cinci accidente mortale în care au fost implicați cetățenii ai UE și aeronave înmatriculate în Nepal. În plus, în 2013, au mai avut loc încă trei accidente.

(73) Consultările cu autoritățile competente din Nepal au început în octombrie 2012 și au pornit de la deficiențele în materie de siguranță identificate în cadrul auditului USOAP al OACI în mai 2009 și numărul mare de accidente mortale într-o perioadă scurtă de timp. Niciun transportator aerian nepalez nu desfășoară activități în Uniune.

(74) În cadrul consultărilor, Comisia a primit documente referitoare la activitățile de supraveghere planificate și efectuate de autoritățile competente din Nepal în anii 2012 și 2013. După examinarea documentației în cauză s-a concluzionat că rămâneau unele deficiențe în materie de siguranță și că activitățile de supraveghere păreau a fi insuficiente în ceea ce privește controlul riscurilor de siguranță identificate.

(75) Comisia, asistată de AESA, a avut consultări tehnice cu autoritățile nepaleze competente (CAAN) la Bruxelles la data de 30 mai 2013. În cursul acestor consultări, CAAN a explicat situația în amănunt și a furnizat informații cu privire la controlul riscurilor în materie de siguranță. Explicațiile furnizate de Nepal au indicat că activitățile de supraveghere au fost mai complete decât se arăta în documentele trimise anterior de această țară. CAAN a oferit, de asemenea, informații în privința punerii în practică a recomandărilor din rapoartele de investigare a accidentelor și mai multe inițiative în domeniul siguranței. Aceste inițiative au inclus stabilirea unor obiective și ținte în domeniul siguranței. Dacă toate inițiativele în domeniul siguranței vor fi implementate efectiv, ar trebui să se obțină o îmbunătățire a supravegherii și un control mai bun al riscurilor de siguranță. Informațiile furnizate de CAAN în cursul reuniunii vor fi verificate prin examinarea aprofundată a documentației.

(76) La consultarea tehnică a participat și transportatorul aerian SITA Air Plc Ltd, care a furnizat informații despre activitățile sale legate de siguranță și interacțiunea cu CAAN. SITA Air a înregistrat un accident mortal în septembrie 2012 și a prezentat învățămintele desprinse în urma acestuia.

(77) CAAN și industria aviatică din Nepal continuă să se confrunte cu mai multe provocări, printre care factori precum recrutarea și păstrarea unui personal suficient și competent în cadrul CAAN și desfășurarea de operațiuni aeriene într-un mediu muntos foarte dificil. CAAN a arătat că lucrează la soluționarea acestor provocări și, prin urmare, Comisia va continua să monitorizeze situația din Nepal.

(78) OACI va efectua un audit în cadrul unei misiuni de coordonare și de validare (ICVM) la fața locului în Nepal în iulie 2013, drept care, înainte de a finaliza evaluarea situației siguranței din Nepal, pare potrivit să se aștepte rezultatele acestei activități a OACI.

(79) Dacă rezultatele auditului OACI sau orice alte informații relevante în materie de siguranță vor indica faptul că riscurile de siguranță nu sunt controlate în mod adecvat, Comisia ar fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Filipine

(80) Consultările cu autoritățile competente din Filipine (și anume CAAP) continuă cu scopul de a obține confirmarea acțiunilor corective întreprinse de CAAP pentru a soluționa problemele de siguranță evidențiate de auditurile efectuate atât de OACI, cât și de FAA în 2012 și în 2013.

(81) CAAP a comunicat că OACI a efectuat o ICVM în februarie 2013 și că, la 1 martie 2013, OACI a informat CAAP în scris cu privire la faptul că acțiunile corective întreprinse de Filipine au abordat și au soluționat cu succes cele două probleme semnificative de siguranță identificate mai întâi în cadrul auditului USOAP al OACI din octombrie 2009 și apoi în cursul ICVM efectuate în octombrie 2012.

(82) În consecință, la 16 aprilie 2013, Comisia, asistată de AESA și de reprezentanți ai statelor membre, a organizat o reuniune cu CAAP și cu transportatorii aerieni Philippine Airlines și Cebu Pacific Airways pentru a discuta progresele realizate în privința rezolvării problemelor identificate de OACI, de FAA și de Uniune în cursul vizitei la fața locului efectuate de către Comisie în octombrie 2010 și rămase nesoluționate.

(83) În cadrul reuniunii, CAAP a confirmat introducerea unui proces de certificare în cinci etape, precum și a unui proces de revalidare care era în curs de desfășurare pentru toți transportatorii aerieni. Acest proces fusese finalizat de 7 transportatori aerieni mari și de 9 mici, printre care și Philippine Airlines (PAL) și Cebu Pacific Air. CAAP a prezentat informații cu privire la instituirea unui dublu sistem de supraveghere a transportatorilor aerieni: crearea unui serviciu de gestionare a certificatelor („CMO") cu un personal de control compus din 24 persoane numai pentru supravegherea PAL și a Cebu Pacific Air, ceilalți transportatori aerieni fiind supravegheați de direcțiile responsabile cu operațiunile și navigabilitatea.

(84) CAAP a explicat de asemenea că a abordat problema sustenabilității sistemului prin creșterea salariilor pentru a atrage personal de inspecție din industrie. Totodată, au fost puse în aplicare programe de pregătire pentru inspectori. CAAP nu inspectase însă în mod oficial nici sistemele de management al calității și nici sistemele de management al siguranței ale transportatorilor aerieni aflați sub supravegherea sa.

(85) PAL a indicat că are o flotă de 44 de aeronave (Boeing B747 și B777, Airbus A340, A330 și A320/319), plus 68 de aeronave comandate deja (44 Airbus A321, 20 Airbus A330 și 4 Airbus A340). Sistemul său de management al siguranței avea ca obiectiv reducerea evenimentelor cu efecte negative asupra standardelor de siguranță cu 10 % față de anul precedent. Fuseseră examinate datele obținute din monitorizarea datelor de zbor (FDM) pentru 95-100 % din zboruri, punându-se accentul pe apropierile nestabilizate și pe evenimentele legate de sistemul de avertizare privind apropierea față de sol (GPWS). În cadrul sistemului său de management al calității se efectuaseră 260 de inspecții în 2012 care au avut ca rezultat 94 de constatări legate de procedurile societății care erau diferite de constatările făcute de CAAP, fiind identificate mai multe probleme în privința pregătirii. Cebu Pacific Air a precizat că flota sa a crescut cu 7 % pe an. Societatea urma să primească 2 aeronave Airbus A330 în 2013 pentru a începe zborurile pe

distanțe lungi în iunie, iar obiectivul era să ajungă la o flotă de 47 de aeronave până la sfârșitul anului 2013. Ca urmare a reuniunii, Comisia, asistată de statele membre, a efectuat o vizită la fața locului în Filipine în perioada 3-7 iunie 2013.

(86) Concluziile acestei vizite au fost că CAAP mai trebuia încă să adopte tehnici moderne de management al siguranței aviației, atât în privința transportatorilor aerieni pe care îi supraveghează, cât și pe plan intern. În ceea ce privește operațiunile, s-a constatat că se acordă în continuare insuficientă atenție factorilor umani și proceselor SMS.

(87) Cu toate acestea, a fost clar în urma vizitei că, deși mai este mult de lucru în cadrul CAAP, directorul general responsabil cu aviația civilă ia măsuri evidente pentru ca activitatea cotidiană a CAAP să devină mai eficace. În plus, s-a observat că s-au elaborat planuri pentru a aborda problema îmbătrânirii personalului de inspecție prin creșterea remunerației în scopul de a înlesni recrutarea din industrie și prin utilizarea expertizei externe pentru a reduce riscul unor deficiențe în supravegherea transportatorilor aerieni. Pe scurt, supravegherea de către CAAP a transportatorilor săi aerieni a fost în esență eficace, în pofida faptului că există în continuare unele deficiențe în special în domeniile pregătirii, standardizării și sistemelor de management al calității și al siguranței.

(88) În cazul transportatorilor aerieni, atât PAL, cât și Cebu Pacific Air au fost în măsură să demonstreze că dispun de un proces eficace de management al siguranței și că au putut să asigure conformitatea cu reglementările relevante în materie de siguranță. Cu toate acestea, la momentul la care a fost efectuată vizita, transportatorul Cebu Pacific Air a suferit un accident care a ridicat semne de întrebare cu privire la controlul operațiunilor de zbor. Drept urmare, transportatorul Cebu Pacific Air a decis să nu participe la audierea de către Comitetul pentru siguranță aeriană pentru a se concentra pe rezolvarea eventualelor probleme de siguranță care ar putea rezulta din investigațiile privind siguranța aflate în curs de desfășurare.

(89) În timpul vizitei, CAAP a actualizat lista AOC în vigoare, conform căreia 32 de transportatori aerieni sunt certificați în prezent de CAAP. Anexa A ar trebui actualizată în consecință.

(90) La 26 iunie 2013, Comitetul pentru siguranță aeriană a audiat prezentările susținute de CAAP și de PAL. CAAP a detaliat acțiunile în curs de desfășurare pentru a asigura sustenabilitatea, printre care abordarea problemelor legate de resursele umane, furnizarea de echipamente IT, elaborarea unui program național de siguranță, actualizarea legislației și intensificarea pregătirii în special pe tema SMS.

(91) PAL a abordat punctele ridicate în cursul reuniunii din 16 aprilie 2013 și, în plus, a prezentat informații cu privire la acțiunile întreprinse pentru a răspunde observațiilor făcute în cadrul vizitei la fața locului. În ceea ce privește planurile sale de extindere, PAL a recunoscut că va fi greu să dispună de un număr adecvat de piloți, dar a subliniat că noile aeronave le vor înlocui pe cele mai vechi și, prin urmare, rata de extindere va fi ușor de gestionat.

(92) Ținând seama de supravegherea siguranței exercitată de CAAP și de capacitatea PAL de a asigura conformitatea efectivă cu reglementările relevante în domeniul siguranței aviației, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul aerian Philippine Airlines ar trebui retras din anexa A.

(93) Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor PAL, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012. Dacă rezultatele acestor inspecții sau orice alte informații relevante în materie de siguranță vor indica faptul că nu se respectă standardele internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(94) Cu toate acestea, Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană au fost încurajate de acțiunile întreprinse de CAAP pentru abordarea problemelor de siguranță rămase nesoluționate și vor continua să monitorizeze îndeaproape situația pentru a efectua examinări suplimentare ale acestui caz în cadrul viitoarelor reuniuni ale Comitetului pentru siguranță aeriană.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

(95) Aeronavele exploatate de anumiți transportatori aerieni certificați în Federația Rusă care efectuează zboruri înspre aeroporturile din Uniune sunt supuse unor inspecții SAFA la platformă prioritare, pentru a verifica respectarea de către acestea a standardelor internaționale de siguranță. Autoritățile competente ale statelor membre și AESA continuă să își informeze omologii din Federația Rusă cu privire la problemele identificate și îi invită să ia măsuri pentru a elimina orice neconformitate cu standardele OACI.

(96) Între timp, Comisia continuă dialogul pe teme de siguranță a aviației cu autoritățile competente din Federația Rusă, în special pentru a asigura contracararea adecvată a tuturor riscurilor actuale asociate slabei performanțe în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă.

(97) La 13 iunie 2013, Comisia, asistată de AESA și de mai multe state membre, a organizat o reuniune cu reprezentanții Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse (FATA), în cadrul căreia FATA a prezentat situația la zi a măsurilor luate de autoritate și de transportatorii aerieni în cauză pentru soluționarea problemelor constatate în cursul inspecțiilor la platformă SAFA. În speță, FATA a

declarat că un transportator aerian a fost pus sub control special și că unui alt transportator i s-a retras AOC-ul.

(98) La reuniune FATA a indicat că Vim Airlines a fost inspectată frecvent în prima jumătate a anului 2013 și a concluzionat că, potrivit rezultatelor auditului, Vim Airlines funcționa la un nivel acceptabil de siguranță. Cu privire la Red Wings, FATA a raportat că, în urma suspendării AOC-ului său în februarie 2013, transportatorul aerian a trecut prin schimbări semnificative la nivel intern și că, în funcție de rezultatele inspecției acestui transportator, care se afla în curs de desfășurare la momentul reuniunii, puteau fi reautorizate operațiunile aeriene comerciale ale acestuia. Comisia a recomandat o verificare amănunțită a nivelului de pregătire al Red Wings pentru efectuarea de operațiuni aeriene comerciale în UE înainte de reautorizarea acestor operațiuni și a solicitat să i se ofere informații în acest sens înainte de următoarea reuniune a Comitetului pentru siguranță aeriană.

(99) În urma reuniunii, FATA a furnizat informații suplimentare. Aceasta a raportat în speță că Red Wings a fost reautorizat să efectueze operațiuni comerciale de la 17 iunie 2013.

(100) Comisia, AESA și statele membre vor continua să monitorizeze îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă, care efectuează zboruri către Uniune. Comisia continuă să facă schimb de informații legate de siguranță cu autoritățile competente din Federația Rusă în scopul de a verifica dacă problemele constatate în cadrul inspecțiilor la platformă SAFA au fost soluționate în mod adecvat de către transportatorii aerieni în cauză.

(101) Dacă rezultatele inspecțiilor la platformă sau orice alte informații relevante în materie de siguranță vor indica faptul că nu se respectă standardele internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Sudan

(102) Consultările cu Autoritatea Aeronautică Civilă din Sudan (SCAA) au continuat cu scopul de a avea confirmarea faptului că această țară progresează în activitatea de reformare a sistemului său de siguranță în domeniul aviației civile pentru a răspunde constatărilor în materie de siguranță făcute de OACI în cursul auditului USOAP din 2006 și al auditului ICVM din decembrie 2011. Auditurile respective au indicat probleme semnificative de siguranță legate de procesul de certificare pentru eliberarea de certificate de operator aerian.

(103) La 3 ianuarie 2013, SCAA a informat Comisia că și-a îmbunătățit capacitățile de supraveghere, inclusiv sistemul de certificare și de supraveghere a transportatorilor aerieni, a organizațiilor de întreținere și a organizațiilor de pregătire aprobate. Prin urmare, în urma unui audit ICVM efectuat în mai 2012, OACI nu a mai indicat probleme semnificative de siguranță.

(104) Comisia, asistată de AESA, a organizat ulterior o reuniune cu SCAA la 29 aprilie 2013. SCAA a informat că este în prezent o organizație autonomă, cu buget propriu, că sistemul de siguranță a aviației din Sudan fusese îmbunătățit prin utilizarea expertizei externe și că făcea recrutări în mod activ la nivel local și majora salariile pentru a fi competitivă față de industria de profil. SCAA a declarat că doar șase transportatori aerieni erau autorizați în acel moment să efectueze zboruri internaționale (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways și Tarco Air) și că activitatea altor 7 transportatori aerieni era limitată la operațiuni interne. SCAA a prezentat informații cu privire la rezultatele ICVM din mai 2012 și a remarcat că nivelul de implementare efectivă a standardelor OACI era ridicat, în special în ceea ce privește operațiunile de zbor și navigabilitatea.

(105) SCAA a mai raportat că efectuase o evaluare a riscurilor referitoare la funcționarea continuă a aeronavelor vechi, de construcție sovietică și că, în urma acesteia, au fost reținute la sol 50 % dintre aeronavele de acest tip înregistrate în registrul sudanez.

(106) La 4 iunie 2013, SCAA a furnizat Comisiei o copie a registrului AOC, potrivit căreia 18 transportatori aerieni primiseră certificate de operator aerian, dintre care 6 aveau AOC suspendat la momentul respectiv. Autoritățile sudaneze au oferit totodată detalii cu privire la retragerea AOC-urilor Attico Airlines (AOC Nr. 023), Sudanese States Aviation Company (AOC Nr. 010), Azza Air Transport (AOC Nr. 012), Almajarah Aviation (AOC Nr. 049), Helilift (AOC Nr. 042) și Feeder Airlines (AOC Nr. 050). Pe baza informațiilor furnizate de SCAA, anexa A ar trebui actualizată în consecință.

(107) SCAA a susținut o prezentare în fața Comitetului pentru siguranță aeriană la 25 iunie 2013. SCAA a fost însoțită de directorul general al Comisiei Arabe de Aviație Civilă (ACAC), care a recunoscut că „lista neagră” a UE poate determina statele să abordeze problemele sistemice de siguranță, a remarcat avantajul colaborării dintre state într-un context regional și a subliniat sprijinul pe care îl oferă ACAC în acest sens.

(108) În plus față de problemele ridicate în cursul reuniunii din 29 aprilie 2013, SCAA a informat comitetul despre planul ca personalul de inspecție să participe la cursul de inspectori organizat de OACI în iulie și august 2013 și despre radierea tuturor aeronavelor de tip Tupolev Tu134 și Antonov An12 din registrul sudanez al aeronavelor, prevăzută pentru iulie 2013. SCAA a declarat totodată că se așteaptă ca toți transportatorii aerieni din Sudan să respecte cerințele de siguranță până la sfârșitul anului 2013.

(109) Comitetul pentru siguranță aeriană a salutat progresele majore raportate de autoritățile competente din Sudan în ceea ce privește remedierea deficiențelor identificate de OACI, dar a recunoscut că mai sunt încă multe de făcut pentru a se ajunge la situația în care atât SCAA, cât și transportatorii aerieni aflați sub supravegherea sa vor fi în măsură să asigure conformitatea deplină cu standardele OACI. Prin urmare, Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape progresele înregistrate de SCAA, în vederea reexaminării cazului în cadrul reuniunilor viitoare ale Comitetului pentru siguranță aeriană.

Conviasa

(110) Unui transportator aerian certificat în Republica Bolivariană a Venezuelei, Conviasa, i s-a impus o interdicție de exploatare din aprilie 2012, din cauza rezultatelor foarte slabe obținute la inspecțiile SAFA, a unei serii de accidente și a faptului că solicitările de informații ale Comitetului pentru siguranță aeriană nu au primit un răspuns adecvat. Drept urmare, la 18 iunie 2012, Comisia a convenit cu autoritățile de competente din Venezuela asupra unei foi de parcurs pentru rezolvarea problemelor de siguranță identificate, care să permită o revizuire a deciziei Uniunii.

(111) Consultările cu Autoritatea Aeronautică Civilă din Venezuela (INAC) au continuat în 2013, cu scopul de a verifica dacă această țară face progrese în ceea ce privește îmbunătățirea în continuare a supravegherii operatorilor aerieni, precum și de a se asigura că transportatorul aerian Conviasa continuă să depună eforturi pentru a-și ameliora situația în domeniul siguranței în vederea respectării depline a standardelor internaționale de rigoare.

(112) În mai 2013, autoritățile competente din Venezuela au prezentat Comisiei, prin intermediul autorităților competente spaniole, o serie de documente scrise care descriau în detaliu executarea unora dintre acțiunile cuprinse în foaia de parcurs convenită în iunie 2012.

(113) Comisia, asistată de AESA, a organizat ulterior o reuniune cu INAC și Conviasa la 7 iunie 2013. Conviasa a informat pe larg cu privire la îmbunătățirile realizate pentru soluționarea problemelor constatate la inspecțiile SAFA anterioare, cu privire la învățămintele desprinse și recomandările formulate în urma accidentelor, precum și cu privire la schimbările făcute în urma celui mai recent audit INAC. Conviasa a evidențiat în particular sistemul său de inspecții înainte de zbor, pe formula SAFA, și îmbunătățirile aduse sistemelor sale de management al siguranței, calității globale, întreținerii și proceselor de menținere a navigabilității. Conviasa a prezentat și informații cu privire la planurile sale de extindere și de reînnoire a flotei pentru anii următori, plănuind să retragă progresiv aeronavele vechi de tip Boeing B737-200 și B737-300 și să accelereze introducerea, deja demarată, a unui nou tip de aeronavă, Embraer ERJ 190.

(114) INAC a descris structura sa și mecanismele sale interne, a oferit informații detaliate despre procedurile pe care le folosește pentru a aborda rezultatele inspecțiilor efectuate în cadrul programului SAFA al UE asupra transportatorilor aerieni din Venezuela și a dezvoltat subiectul planificării și executării activităților sale de supraveghere, care în curând vor include inspecții la platformă ale transportatorilor aerieni naționali. INAC a arătat, de asemenea, că recenta misiune ICVM a OACI, care a avut loc între 22 și 28 mai 2013, ar trebui să conducă la o îmbunătățire a nivelului actual de implementare a standardelor OACI existent în această țară.

(115) INAC a susținut o prezentare în fața Comitetului pentru siguranță aeriană la 26 iunie 2013. Autoritatea a prezentat comitetului informații referitoare la subiectele discutate în cadrul reuniunii din 7 iunie 2013.

(116) Și Conviasa a susținut o prezentare în fața Comitetului pentru siguranță aeriană la 26 iunie 2013. Transportatorul aerian a prezentat comitetului informații referitoare la subiectele discutate în cadrul reuniunii din 7 iunie 2013 și a subliniat că, dacă i se va permite reînceperea operațiunilor înspre Uniune, va adopta un mod de exploatare mixt, care va combina exploatarea propriilor aeronave Airbus A340-200 și închirierea, cu echipaj, a unui tip de aeronavă echivalent.

(117) Pe baza auditului efectuat de Spania și a recentei vizite a OACI, precum și a prezentărilor făcute de INAC și Conviasa, Comitetul pentru siguranță aeriană a salutat progresele majore și ample în ceea ce privește soluționarea problemelor identificate de Comitetul pentru siguranță aeriană în 2012. Ținând seama de aceste progrese, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul aerian Conviasa ar trebui retras din anexa A.

(118) Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorilor aerieni care dețin licențe eliberate de Venezuela, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(119) Dacă rezultatele acestor inspecții la platformă sau orice alte informații relevante în materie de siguranță vor indica faptul că nu se respectă standardele internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(120) În contextul actualizării anexelor, articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 recunoaște necesitatea ca deciziile să fie luate cu rapiditate și, după caz, de urgență, având în vedere implicațiile la nivel de siguranță. Experiența actualizării anexelor a arătat, de asemenea, că este esențial, în vederea protecției informațiilor sensibile și a reducerii la minimum a efectelor comerciale, ca deciziile luate în contextul actualizării listei să fie publicate și să intre în vigoare în scurt timp de la adoptarea acestora.

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

(122) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranță 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, 10 iulie 2013.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Siim KALLAS
Vicepreședinte

ANEXA A

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republica Ghana
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 aerian TAAG Angola Airlines care figurează în anexa B, inclusiv:			**Republica Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republica Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
DIEXIM	007	Necunoscut	Republica Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	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, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv:			**Republica Benin**
AERO BENIN	PEA Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 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
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Necunoscut	Republica Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republica Congo

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv:			**Republica Democratică Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ 002/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ 007/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 029/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 051/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Republica Democratică Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0078/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 059/2012	EXY	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0126/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 0027/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 0082/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0051/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ 0060/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0011/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Semnătură ministerială (ordonanța nr. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ 00/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	Republica Democratică Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv:			**Guineea Ecuatorială**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
TANGO AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv:			**Eritreea**
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor aerieni Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua și Indonesia Air Asia, inclusiv:			**Republica Indonezia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Necunoscut	Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	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
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Necunoscut	Republica Indonezia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
HEAVY LIFT	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Necunoscut	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KOMALA INDONESIA	135-051	Necunoscut	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
MARTABUANA ABADION	135-049	Necunoscut	Republica Indonezia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Necunoscut	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
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Necunoscut	Republica Indonezia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	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, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
SURYA AIR	135-046	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	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 aerian Air Astana, inclusiv:			**Republica Kazahstan**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republica Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republica Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republica Kazahstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republica Kazahstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republica Kazahstan
LUK AERO (FOSTA EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republica Kazahstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republica Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republica Kazahstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republica Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republica Kazahstan
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republica Kazahstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republica Kazahstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republica Kazahstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv:			**Republica Kârgâzstan**
SKY BISHKEK	Necunoscut	BIS	Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republica Kârgâzstan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republica Kârgâzstan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republica Kârgâzstan
AIR BISHKEK (FOSTA EASTOK AVIA)	15	EAA	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republica Kârgâzstan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republica Kârgâzstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republica Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republica Kârgâzstan
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			**Liberia**
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția transportatorilor aerieni Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG care figurează în anexa B, inclusiv:			**Republica Gaboneză**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	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	SVG	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mozambic, inclusiv:			**Republica Mozambic**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Necunoscut	Republica Mozambic
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Necunoscut	Necunoscut	Republica Mozambic
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Necunoscut	Republica Mozambic
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Necunoscut	Republica Mozambic

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Necunoscut	Republica Mozambic
CR AVIATION	MOZ-14	Necunoscut	Republica Mozambic
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Necunoscut	Republica Mozambic
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Necunoscut	Republica Mozambic
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Necunoscut	Republica Mozambic
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Republica Mozambic
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Republica Mozambic
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Republica Mozambic
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Necunoscut	Republica Mozambic
SAFARI AIR	MOZ-12	Necunoscut	Republica Mozambic
TTA SARL	MOZ-16	Necunoscut	Republica Mozambic
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Necunoscut	Republica Mozambic
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Filipine, cu excepția transportatorului aerian Philippine Airlines, inclusiv:			**Republica Filipine**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Necunoscut	Republica Filipine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republica Filipine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republica Filipine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Necunoscut	Republica Filipine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Necunoscut	Republica Filipine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Necunoscut	Republica Filipine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Necunoscut	Republica Filipine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Necunoscut	Republica Filipine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Necunoscut	Republica Filipine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republica Filipine

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
CM AERO SERVICES	20110401	Necunoscut	Republica Filipine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Necunoscut	Republica Filipine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Necunoscut	Republica Filipine
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Necunoscut	Republica Filipine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Necunoscut	Republica Filipine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republica Filipine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Necunoscut	Republica Filipine
LION AIR	2009019	Necunoscut	Republica Filipine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Necunoscut	Republica Filipine
MAGNUM AIR	2012051	Necunoscut	Republica Filipine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Necunoscut	Republica Filipine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Necunoscut	Republica Filipine
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Necunoscut	Republica Filipine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Necunoscut	Republica Filipine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	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	ACH	São Tomé și Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé și Principe

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
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	TLZ	São Tomé și Principe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv:			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv:			**Republica Sudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republica Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republica Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republica Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republica Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Republica Sudan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC") sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republica Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republica Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republica Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Republica Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republica Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republica Sudan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Swaziland, inclusiv:			**Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXA B

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele 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, cu excepția a două aeronave de tip TU-204	Toată flota, cu excepția P-632, P-633	Republica Populară Democrată Coreeană
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția a două aeronave de tip Falcon 50 și a două aeronave de tip Falcon 900	Toată flota, cu excepția TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ și TR-AFR	Republica Gaboneză
AIR ASTANA [2]	AK-0443-11	KZR	Kazahstan	Toată flota, cu excepția aeronavelor de tip Boeing B767, aeronavelor de tip Boeing B757, aeronavelor de tip Airbus A319/320/321	Toată flota, cu excepția aeronavelor din flota Boeing B767, menționate în AOC, aeronavelor din flota Boeing B757, menționate în AOC, aeronavelor din flota Airbus A319/320/321, menționate în AOC	Aruba (Regatul Țărilor de Jos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republica Ghana	Toată flota, cu excepția a două aeronave de tip DC8-63F	Toată flota, cu excepția 9G-TOP și 9G-RAC	Republica Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toată flota, cu excepția a trei aeronave de tip Boeing B737-300, a două aeronave de tip ATR 72-500, a unei aeronave de tip ATR 42-500, a unei aeronave de tip ATR 42-320 și a trei aeronave de tip DHC 6-300	Toată flota, cu excepția 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republica Madagascar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, cu excepția LET 410 UVP	Toată flota, cu excepția D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția unei aeronave de tip Boeing B767-200	Toată flota, cu excepția TR-LHP	Republica Gaboneză

[1] Transportatorii aerieni enumerați în anexa B 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, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, cu excepția a 14 aeronave de tip A300, a 8 aeronave de tip A310, unei aeronave de tip B737	Toată flota, cu excepția EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX 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, cu excepția unei aeronave de tip Challenger CL-601 și unei aeronave de tip HS-125-800	Toată flota, cu excepția TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, cu excepția a 5 aeronave de tip Boeing B777 și a 4 aeronave de tip Boeing B737-700	Toată flota, cu excepția D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republica Angola

(1) Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.
(2) Pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune, Air Astana este autorizat să utilizeze numai tipurile de aeronave menționate, cu condiția ca acestea să fie înmatriculate în Aruba și ca toate modificările aduse AOC-ului să fie prezentate în timp util Comisiei și Eurocontrol.
(3) Gabon Airlines este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.
(4) Iran Air este autorizat să efectueze zboruri către Uniune utilizând aeronavele indicate în condițiile prevăzute la considerentul 69 din Regulamentul (UE) nr. 590/2010, JO L 170, 6.7.2010, p. 15.