

REGULAMENTUL (CE) NR. 331/2008 AL COMISIEI

din 11 aprilie 2008

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

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

întrucât:

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

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

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

(4) Comisia a dat transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de către statele membre, de a prezenta comentarii scrise și de a

susține o prezentare orală în fața Comisiei în termen de 10 zile lucrătoare, precum și în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană instituit în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile⁽³⁾.

(5) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni în cauză au fost consultate de Comisie, precum și, în anumite cazuri, de unele dintre statele membre.

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

Transportatori aerieni licențiați în Ucraina*Albatross Avia Ltd*

(7) Franța a comunicat Comisiei că a adoptat o interdicție de exploatare imediată privind toate operațiile transportatorului Albatross Avia Ltd, certificat în Ucraina, deoarece acesta este, în realitate, transportatorul ucrainean Volare, care face deja obiectul unei interdicții de exploatare⁽⁴⁾. Franța a înaintat, de asemenea, Comisiei o cerere de actualizare a listei comunitare în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

(8) Transportatorul nu a prezentat nici o dovadă adecvată de natură să risipească temerile Franței.

(9) În urma consultărilor cu Comisia și cu unele state membre, autoritățile competente din Ucraina au prezentat Comisiei decizia prin care revocau certificatul de operator aerian (AOC) al transportatorului. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, nu este necesar să se ia alte măsuri în privința Albatross Avia Ltd.

⁽¹⁾ JO L 344, 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ JO L 84, 23.3.2006, p. 14. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1400/2007 (JO L 311, 29.11.2007, p. 12).

⁽³⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 4. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 79, 19.3.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 787/2007 al Comisiei din 4 iulie 2007 (JO L 175, 5.7.2007, p. 10).

- (10) Comisia este, totuși, preocupată de faptul că autoritățile competente din Ucraina au eliberat un AOC unei întreprinderi care este, în fond, un transportator aerian deja supus unei interdicții de exploatare. Repetarea unei asemenea situații ar putea fi considerată o dovadă că autoritățile respective eventual nu respectă criteriile comune enumerate în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Ukraine Cargo Airways

- (11) Există dovezi verificate privind existența unor grave deficiențe de siguranță, afectând toate tipurile de aeronave, la transportatorul Ukraine Cargo Airways, certificat în Ucraina. Aceste deficiențe au fost identificate de Austria, Ungaria, Franța, Germania, Italia, Letonia, Luxemburg, România, Polonia, Spania și Țările de Jos⁽¹⁾, cu ocazia inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA.
- (12) Austria a comunicat Comisiei că, ținând seama de criteriile comune, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, a adoptat o interdicție de exploatare imediată privind aeronavele tip AN-12 ale transportatorului Ukraine Cargo Airways care au efectuat anterior zboruri în Austria și a înaintat Comisiei o cerere de actualizare a listei comunitare în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (13) Motivele pentru care Austria a luat această măsură sunt următoarele: (a) deficiențe de siguranță grave, verificate, ale transportatorului aerian, având în vedere rapoartele care indică deficiențe grave privind siguranța și incapacitatea repetată a transportatorului aerian de a remedia aceste deficiențe identificate în cursul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA și comunicate anterior transportatorului; (b) lipsa posibilității transportatorului de a remedia deficiențele de siguranță, demonstrată prin acțiuni corective neadecvate sau insuficiente, prezentate ca răspuns la gravele deficiențe de siguranță identificate; (c) lipsa posibilității și disponibilității autorităților responsabile pentru supravegherea transportatorului în cauză de a remedia deficiențele de siguranță, demonstrată de lipsa lor de cooperare cu autoritățile competente din Austria care au efectuat inspecțiile la sol și de capacitatea lor insuficientă de a pune în aplicare și de a impune respectarea standardelor de siguranță relevante.
- (14) Deficiențele de siguranță identificate de Austria și alte state membre la aeronavele tip AN-12, AN-26 și IL-76 au fost în aceleași domenii. Mai mult, aceste deficiențe au

continuat să reapară în perioada în cauză. Acest lucru dovedește caracterul sistemic al deficiențelor.

- (15) În cursul consultărilor cu Comisia și unele state membre, Ukraine Cargo Airways a înaintat un plan de măsuri corective care, potrivit transportatorului, remedia toate deficiențele de siguranță în materie de întreținere, inginerie și operații, care fuseseră identificate pe cele trei tipuri de aeronave cu care transportatorul operează pe teritoriul Comunității. Cu toate acestea, transportatorul nu a reușit să demonstreze în cursul acestor consultări că acțiunile corective pe care le propunea erau adecvate. Transportatorul nu a putut, în special, să demonstreze că acțiunile propuse în privința disciplinei operaționale erau adecvate și nu a reușit să explice de ce inspecțiile la aeronavele cu care efectua zboruri pe teritoriul Comunității continuau să constate aceleași deficiențe ca și înainte de impunerea interdicției de exploatare de către Austria, deși, în planul de acțiuni propus, apărea că se luaseră deja diferite măsuri în domeniile de operații ale tuturor tipurilor de aeronave utilizate de transportator.
- (16) În cursul aceluiași consultări, autoritățile competente din Ucraina au prezentat informații privind decizia lor de a restricționa AOC al transportatorului prin eliminarea aeronavelor AN-12 cu numerele de înmatriculare UR-UCK, UR-UDD și UR-UCN, cu care Ukraine Cargo Airways operează în Austria și în alte state membre, și trecerea lor în întreținere, precum și prin interzicerea exploatarea aeronavelor IL-76 cu numerele de înmatriculare UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW și UR-UCX până la 19 noiembrie 2008. Transportatorul a utilizat unele dintre aceste aeronave (UR-UCA, UR-UCO și UR-UCU) pe teritoriul Comunității. Totodată, aceste autorități au confirmat acceptarea planului de acțiuni corective al Ukraine Cargo Airways și s-au angajat să verifice dacă transportatorul pune în aplicare acțiunile corective, mai înainte de a-l autoriza să reia exploatarea aeronavelor AN-12 pe teritoriul Comunității.
- (17) Comisia ia notă de măsurile luate în privința aeronavelor AN-12 și IL-76 de către autoritățile competente din Ucraina. Comisia consideră însă că punerea în aplicare a acțiunilor corective nu rezolvă problema caracterului sistemic al deficiențelor detectate, care afectează toate tipurile de aeronave pe care transportatorul le-a utilizat până în prezent în operațiile sale pe teritoriul Comunității. Mai mult decât atât, Comisia consideră că rezultatele inspecțiilor la sol⁽²⁾, efectuate la aeronavele AN-26 după consultările avute cu transportatorul și cu autoritățile naționale ale acestuia și după ce transportatorul demarase punerea în aplicare a acțiunilor corective sub supravegherea autorităților sale naționale, arată că acțiunile respective nu duc la rezolvarea adecvată a deficiențelor de siguranță constatate la aeronavele de acest tip sau la orice alt tip de aeronave cu care operează acest transportator pe teritoriul Comunității.

(1) Rapoarte SAFA: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCATR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAA-NL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58.

(2) LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

- (18) La 1 aprilie 2008, transportatorul a transmis o documentație cuprinzând o versiune revizuită a planului de acțiuni corective, reflectând modificările pe care autoritățile competente din Ucraina le-au solicitat în urma unui audit al companiei. La 2 aprilie, transportatorului aerian i s-a oferit posibilitatea de a susține prezentări în fața Comisiei și a Comitetului pentru Siguranța Aeriană; transportatorul nu a putut însă să demonstreze că măsurile revizuite pe care le propunea în privința disciplinei operaționale erau adecvate și nu a reușit să explice în ce mod măsurile acestea ar putea furniza soluții durabile pentru toate deficiențele de siguranță identificate anterior. Această documentație va trebui să fie așadar examinată în continuare, spre a se putea verifica dacă deficiențele identificate anterior au fost soluționate într-o manieră adecvată.
- (19) În așteptarea încheierii acestei analize și în lipsa unor măsuri corective capabile să remedieze fără întârziere deficiențele de siguranță sistemice, prevenind reparația acestora, Comisia consideră că nu trebuie să i se permită transportatorului să opereze pe teritoriul Comunității până nu se dovedește că s-au luat măsuri adecvate de natură să se asigure că toate aeronavele utilizate de Ukraine Cargo Airways funcționează în conformitate cu standardele de siguranță relevante.
- (20) Pe baza criteriilor comune stabilite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că Ukraine Cargo Airways nu respectă standardele de siguranță relevante. Transportatorul aerian trebuie supus unei interdicții totale de exploatare și inclus în anexa A.

Supravegherea siguranței în general

- (21) Comisia consideră că este necesar să se consolideze, în general, modul în care se exercită supravegherea siguranței și, în special, modul în care autoritățile ucrainene competente pun în aplicare și impun respectarea standardelor de siguranță relevante, astfel încât să se asigure că transportatorii aflați sub controlul lor reglementar efectuează acțiuni corective durabile. Este necesar ca autoritățile competente din Ucraina să soluționeze urgent problema numărului crescând de transportatori care sunt supuși unor măsuri excepționale de către statele membre și ulterior incluși în anexa A. Prin urmare, autoritățile în cauză sunt invitate să prezinte un plan de măsuri pentru consolidarea modului în care se exercită supravegherea siguranței la operatorii aflați sub controlul lor reglementar și la aeronavele înmatriculate în Ucraina care operează pe teritoriul Comunității. Comisia va urmări îndeaproape punerea în aplicare a acestor măsuri, inclusiv a celor menționate în considerentele 15 și 18, în scopul de a prezenta un proiect de măsuri adecvate la următoarea reuniune a Comitetului pentru Siguranța Aeriană.
- Cubana de Aviación SA*
- (22) Există dovezi verificate că transportatorul Cubana de Aviación nu respectă standardele de siguranță stabilite de Convenția de la Chicago. Aceste deficiențe au fost identificate de Regatul Unit în cursul unei inspecții la sol efectuate în cadrul programului SAFA ⁽¹⁾.
- (23) Regatul Unit a comunicat Comisiei că, ținând seama de criteriile comune, în cadrul articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, a adoptat o interdicție imediată de exploatare privind aeronavele de tip Iliușin 62 cu numerele de înmatriculare CU-T1283 și CU-T1284 ale transportatorului Cubana de Aviación. În prezent, aceste aeronave nu sunt dotate cu EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System* – sistem de avertizare privind un posibil risc de impact cu solul), echipament necesar pentru a putea opera pe teritoriul comunitar, conform anexei 6 la Convenția de la Chicago.
- (24) În urma consultărilor cu Comisia și cu unele state membre, autoritățile competente din Republica Cuba au adoptat decizia de a limita AOC al Cubana de Aviación, interzicând transportatorului să folosească aeronavele IL-62 în operațiile sale de pe teritoriul Comunității până la instalarea EGPWS pe aceste aeronave. Totodată, autoritățile cubaneze au dat asigurări că, până la 15 iunie 2008, se va instala EGPWS pe toate aeronavele transportatorului care operează pe teritoriul Comunității. În sfârșit, autoritățile competente din Republica Cuba s-au angajat să verifice până la aceeași dată dacă Cubana de Aviación a remediat toate deficiențele de siguranță constatate, inclusiv instalarea EGPWS, și să transmită Comisiei rezultatele acestui control, reluarea de către transportator a operațiilor cu aeronavele de tip IL-62 pe teritoriul Comunității fiind condiționată de primirea acestor rezultate.
- (25) Pe baza criteriilor comune enumerate în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și având în vedere măsurile luate de autoritățile competente din Republica Cuba, se estimează că nu sunt necesare alte măsuri. Comisia va informa statele membre asupra punerii în aplicare a măsurilor corective la următoarea reuniune a Comitetului pentru Siguranța Aeriană. Comisia va prezenta însă un proiect de măsuri adecvate, în cazul în care măsurile vor fi considerate nesatisfăcătoare.
- Islands Development Company*
- (26) Există dovezi verificate că aeronava tip Beech 1900 cu numărul de înmatriculare S7-IDC, aparținând transportatorului Islands Development Company licențiat în Seychelles, nu este dotată cu EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System* – sistem de avertizare privind un posibil risc de impact cu solul), echipament necesar pentru operațiile pe teritoriul Comunității, conform anexei 6 la Convenția de la Chicago. În plus, documentele certificate care trebuie păstrate la bord, conform Convenției de la Chicago, nu au putut fi prezentate. Aceste deficiențe au fost identificate de Franța, în timpul unei inspecții la sol efectuată în cadrul programului SAFA ⁽²⁾.

⁽¹⁾ CAA-UK-2008-8.

⁽²⁾ DGAC/F-2008-152.

(27) Franța a comunicat Comisiei că, ținând seama de criteriile comune, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, a adoptat o interdicție de exploatare imediată privind aeronava susmenționată a acestui transportator și a înaintat Comisiei o cerere de actualizare a listei comunitare în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

(28) Autoritatea Aviației Civile din Seychelles a confirmat, în scrisoarea sa din 11 martie 2008, că transportatorul Islands Development Company, licențiat în Seychelles, a luat măsuri pentru instalarea EGPWS pe aeronava sa Beech 1900D cu numărul de înmatriculare S7-IDC. EGPWS a fost comandat și instalat la 26 martie 2008. Transportatorul a prezentat o atestare a acestei instalări la întâlnirea avută cu Comisia la 31 martie 2008. În plus, autoritățile competente din Seychelles au confirmat că, începând din 27 februarie, s-au introdus la bord copii certificate ale documentelor cerute.

(29) Pe baza criteriilor comune, se estimează că Islands Development Company a adoptat toate măsurile necesare pentru a respecta standardele de siguranță relevante și, prin urmare, nu trebuie inclus în anexa A.

Hewa Bora Airways

(30) Aeronava tip Boeing B767-266ER, cu numărul de serie 23 178 și numărul de înmatriculare 9Q-CJD, aparținând companiei Hewa Bora Airways, care este inclusă în anexa B, nu mai operează pe teritoriul Comunității sub supravegherea autorităților competente din Belgia. Având în vedere că nu se mai poate garanta regimul provizoriu de urmărire și de inspectare la sol a acestei aeronave, operațiile cu această aeronavă trebuie interzise de asemenea.

(31) În consecință, transportatorul aerian trebuie supus unei interdicții totale de exploatare și trebuie transferat din anexa B în anexa A.

TAAG Angola Airlines

(32) În perioada 18–22 februarie 2008, o echipă de experți ai Comisiei și ai statelor membre a efectuat o misiune de informare în Angola, la invitația autorităților competente din această țară și a transportatorului TAAG Angola Airlines. În cursul misiunii, transportatorul a prezentat o informare la zi privind planul său de acțiuni preventive și corective, menit să reinstaureze conformitatea cu standardele OACI. În raportul lor, experții arată că TAAG Angola Airlines a făcut progrese în ceea ce privește punerea în aplicare a planului său de acțiuni, dat fiind că, în total, peste 50 % din acțiunile prevăzute pot fi considerate încheiate. S-au remediat în special, în mare măsură, problemele constatate în ceea ce privește operațiile în aer și la sol. Transportatorul a fost invitat

să-și continue eforturile până la încheierea deplină a planului său de acțiuni. În plus, experții au notat că transportatorul a încheiat prima etapă a unui proces de reatarestare integrală de către autoritățile competente din Angola.

(33) Experții au consemnat importante deficiențe care continuau să apară în ceea ce privește menținerea navigabilității și întreținerea; acestea au fost comunicate TAAG Angola Airlines și autorităților naționale competente și trebuie remediate adecvat înainte ca interdicția de exploatare impusă transportatorului să poată fi modificată.

(34) Experții au evaluat, de asemenea, planul de acțiuni corective propus de autoritățile competente din Angola (INAVIC) cu scopul de a întări modul în care se exercită supravegherea siguranței la TAAG Angola Airlines, ca și la toți ceilalți transportatori aflați sub controlul lor reglementar. În acest scop, experții au evaluat în ce măsură INAVIC se conformează standardelor aplicabile ale OACI, ținând seama și de rezultatele auditului USOAP, efectuat de OACI în noiembrie 2007. Raportul echipei de experți arată că, la 16 ianuarie 2008, a fost publicată o nouă lege a aviației civile și că INAVIC face progrese în direcția instituirii unei autorități independente și bine structurate a aviației civile. Cu toate acestea, echipa a indicat că noile dispoziții ale legii aviației civile și regulamentele de funcționare specifice, legate de aceasta, nu au fost încă puse în aplicare și că, la ora actuală, certificatele de operator aerian ale tuturor transportatorilor din Angola nu sunt în conformitate cu anexa 6 la Convenția de la Chicago. INAVIC a fost invitată să continue să-și restructureze organizația, să avanseze cât mai rapid pe calea consolidării capacităților sale și să ducă mai departe cu hotărâre procesul de reatarestare a transportatorilor, spre a putea demonstra conformitatea acestora cu regulamentele angoleze și cu standardele aplicabile ale OACI, precum și să comunice Comisiei rezultatele la timpul convenit.

(35) Comisia recunoaște eforturile depuse de TAAG Angola Airlines și de INAVIC pe calea adoptării tuturor măsurilor necesare pentru a se conforma standardelor de securitate relevante. Cu toate acestea, Comisia consideră că hotărârea de a retrage TAAG Angola Airlines de pe lista comunitară este prematură în acest stadiu, deoarece atât transportatorul cât și autoritățile competente mai au de soluționat importante deficiențe de siguranță. În plus, procesul de reatarestare a TAAG Angola Airlines și a celorlalți transportatori de către autoritățile competente este încă în curs de desfășurare. Comisia observă că autoritățile angoleze competente trebuie să-și sporească substanțial resursele umane și financiare pentru ca procesul de reatarestare să poată fi încheiat în intervalul de timp pe care și l-au propus.

- (36) Comisia consideră că respectarea de către autoritățile angoleze competente a standardelor obligatorii ale OACI și a practicilor recomandate de aceasta, în special exercitarea supravegherii, depinde și de mijloacele financiare de care dispun aceste autorități. Comisia va aștepta, la timpul convenit, rapoartele de activitate ale TAAG Angola Airlines și INAVIC.

Mahan Air

- (37) La 14 decembrie 2007 și 12 martie 2008, Comisia și unele state membre au organizat consultări cu Mahan Air și cu autoritățile competente din Republica Islamică Iran privind verificarea de către acestea din urmă a punerii treptate în aplicare a acțiunilor corective de către acest transportator. În cursul consultărilor de la 14 decembrie 2007, Comisia a solicitat în mod special ca toată documentația privind progresele realizate de Mahan Air pe calea punerii în aplicare a acțiunilor corective să fie prezentată Comisiei până la sfârșitul lui februarie 2008.

- (38) În cursul consultărilor de la 12 martie 2008, autoritățile competente din Republica Islamică Iran au declarat că efectuaseră inspecții la transportatorul Mahan Air și că toate deficiențele de siguranță fuseseră remediate satisfăcător. Cu toate acestea, nici transportatorul și nici autoritățile competente nu au prezentat documente care să dovedească punerea în aplicare a măsurilor corective pentru a demonstra că acțiunile respective erau de natură să furnizeze soluții durabile și să asigure conformitatea efectivă cu planul de acțiuni corective prezentat în septembrie și noiembrie 2007.

- (39) La 26 martie 2008, autoritățile competente ale Republicii Islamice Iran au prezentat Comisiei o documentație cuprinzând un raport de activitate amănunțit și materiale privind punerea în aplicare a unor acțiuni corective de către Mahan Air, în urma unui audit al companiei. Comisia intenționează să analizeze documentația prezentată pentru a verifica dacă deficiențele de siguranță identificate anterior au fost soluționate în mod adecvat.

- (40) Până la încheierea acestei analize, Comisia consideră că nu există deocamdată probe suficiente care să demonstreze că transportatorul a finalizat acțiunile corective pentru eliminarea deficiențelor de siguranță care au dus la includerea sa în lista comunitară.

- (41) Pe baza criteriilor comune, se estimează că deocamdată nu s-a dovedit că Mahan Air a luat toate măsurile necesare pentru a se conforma standardelor de siguranță relevante și că, prin urmare, transportatorul nu poate fi încă retras din anexa A. Comisia va continua să coopereze cu autoritățile competente ale Republicii Islamice Iran, pentru a monitoriza punerea în aplicare de către Mahan Air a acțiunilor corective și pentru a se asigura că acestea furnizează soluții durabile pe termen lung. În acest scop, Comisia intenționează să efectueze o vizită în lunile care urmează.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

- (42) După cum se arată în Regulamentul (CE) nr. 1400/2007, în temeiul unei decizii a autorităților competente din Federația Rusă din 26 noiembrie 2007, anumiți transportatori aerieni licențiați de către autoritățile respective în Federația Rusă sunt autorizați să opereze pe teritoriul Comunității numai cu anumite echipamente. Transportatorii aerieni și aeronavele afectate sunt: Krasnoyarsk Airlines: aeronavele Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: aeronavele Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: aeronava Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant-Soyuz: aeronavele Boeing B-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTAir: aeronavele ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: aeronavele Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: aeronava Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: aeronavele Tu-154M (RA-85700/85794) și B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: aeronava Tu-204 (RA-64018/64020). În plus, conform aceleiași decizii, anumiți transportatori aerieni nu sunt autorizați să opereze pe teritoriul Comunității cu anumite aeronave; transportatorii aerieni și aeronavele afectate sunt: Orenburg Airlines: aeronavele Tu-154 (RA-85768) și B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: aeronavele Tu-154 (RA-85101 și RA-85109); Air Company Sibir: aeronava B-737-400 (VP-BTA); și Rossija: aeronavele Tu-154 (RA-85753 și RA-85835).

- (43) La 26 martie 2008, autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia că preconizau să modifice decizia din 26 noiembrie 2007 privind restricțiile de operare la care sunt supuși unii transportatori licențiați în Federația Rusă în sensul ridicării tuturor restricțiilor operaționale anterioare, impuse tuturor transportatorilor afectați, cu începere de la 25 aprilie 2008.

- (44) La 27 martie 2008, Comisia a invitat autoritățile competente din Federația Rusă să prezinte Comisiei și Comitetului pentru Siguranța Aeriană informații fiabile, probând îmbunătățirea sistemului de monitorizare internă a siguranței zborurilor la transportatorii respectivi, care le-a determinat să ia în considerare ridicarea restricțiilor de operare impuse acestora. Autoritățile din Federația Rusă s-au angajat să prezinte aceste informații până la 9 aprilie 2008 și să susțină prezentări în fața Comisiei și a statelor membre, împreună cu fiecare dintre transportatorii respectivi, privind situația siguranței acestora înainte ca decizia de ridicare a restricțiilor să intre în vigoare. La 2 aprilie 2008, autoritățile din Federația Rusă s-au angajat în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană să amâne, de comun acord cu Comisia, intrarea în vigoare a deciziei preconizate în cazul în care informațiile promise ar fi comunicate la o dată ulterioară.

- (45) Comisia ia notă de decizia preconizată de autoritățile competente din Federația Rusă și intenționează să analizeze materialele pe care aceste autorități s-au angajat să le prezinte în contextul planurilor de acțiuni corective înaintate anterior Comisiei de către transportatorii în cauză. Comisia intenționează să coordoneze rezultatele acestei analize cu autoritățile competente din Federația Rusă înainte de intrarea în vigoare a deciziei preconizate, mai sus menționate.
- (46) Între timp, ar trebui să rămână în vigoare dispozițiile deciziei autorităților competente din Federația Rusă din 26 noiembrie 2007; așadar, operațiile transportatorilor susmenționați pe teritoriul Comunității ar trebui să aibă loc numai în termenii și condițiile prevăzute în acea decizie și enunțate în considerentele 34–36 din Regulamentul (CE) nr. 1400/2007.
- (47) Comisia intenționează să monitorizeze funcționarea transportatorilor susmenționați și să analizeze gradul lor de siguranță în lumina rezultatelor procesului de mai sus, în vederea adoptării, dacă este cazul, a măsurilor adecvate spre a se asigura că toate standardele relevante sunt garantate pe teritoriul Comunității, ținând seama de dispozițiile articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Republica Kârgâză

- (48) Autoritățile din Republica Kârgâză au furnizat Comisiei probe din care rezultă că au retras certificatul de operator aerian al companiei Galaxy Air din motive de siguranță. Acest transportator certificat în Republica Kârgâză trebuie deci retras din anexa A, deoarece și-a încetat activitatea în consecință.

Transportatori aerieni din Guineea Ecuatorială

- (49) Comisia a fost informată că transportatorul Ceiba Intercontinental operează zboruri comerciale pe baza unui AOC emis de autoritățile competente din Guineea Ecuatorială și le-a solicitat acestora să prezinte informații cu privire la această companie. Autoritățile competente din Guineea Ecuatorială nu au răspuns solicitării Comisiei.
- (50) Pe baza criteriilor comune enumerate în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, transportatorul Ceiba Intercontinental trebuie să fie supus unei interdicții de exploatare și inclus, în consecință, în anexa A.
- (51) Transportatorul aerian Cronos Airlines, licențiat în Guineea Ecuatorială, a înaintat o documentație, solicitând Comisiei să fie retras din anexa A și afirmând că aeronavele pe care le utilizează sunt împrumutate împreună cu echipajele, pe baza „ACMI” („*aircraft, crew, maintenance,*

insurance” – aeronavă, echipaj, întreținere, asigurare), de la un transportator licențiat în Africa de Sud.

- (52) Comisia consideră că documentele prezentate de Cronos Airlines nu justifică retragerea din anexa A. Pe de altă parte, tuturor transportatorilor aerieni incluși în anexa A li se poate permite să exercite drepturi de trafic dacă închiriază aeronave cu echipaj de la transportatori aerieni care nu sunt supuși unor interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță relevante.

Transportatori aerieni din Swaziland

- (53) Autoritățile competente din Swaziland au solicitat retragerea din anexa A a transportatorilor Royal Swazi Airways Corporation și Scan Air Charter, deoarece aceștia nu mai dețin nicio aeronavă și, prin urmare, nu mai operează servicii. Autoritățile au solicitat, de asemenea, ca transportatorul Swaziland Airlinck să fie retras din anexa A, deoarece acesta operează servicii cu aeronave certificate și întreținute în Africa de Sud și utilizând echipaje licențiate în aceeași țară. Autoritățile competente din Swaziland validează certificatele, aprobările și licențele în cauză.
- (54) În ceea ce privește Royal Swazi Airways Corporation și Scan Air Charter, Comisia consideră că retragerea din anexa A nu se justifică, întrucât nu există probe că acești transportatori și-au încetat activitatea. În privința transportatorului Swaziland Airlinck, Comisia consideră că retragerea sa din anexa A nu se justifică. Pe de altă parte, tuturor transportatorilor enumerați în anexa A li se poate permite să își exercite drepturile de trafic dacă folosesc aeronave închiriate cu echipaj aparținând unor transportatori aerieni care nu fac obiectul unor interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță relevante.

Transportatori aerieni din Republica Indonezia

- (55) La 25 martie 2008, Comisia a primit un plan de acțiuni elaborat de autoritățile competente din Indonezia, care nu era însoțit de niciun document probând punerea sa în aplicare și care preciza că atingerea mai multor obiective importante nu este prevăzută înainte de septembrie 2008. Aceste informații nu demonstrează că, la ora actuală, autoritățile naționale au capacitatea de a asigura supravegherea tuturor transportatorilor cărora le acordă certificate, inclusiv Garuda.
- (56) Comisia va continua să furnizeze asistență tehnică Indoneziei și sprijină energetic eforturile depuse de aceasta în direcția punerii în aplicare a măsurilor necesare pentru a asigura garantarea siguranței.

(57) Cu toate acestea, Comisia consideră că, deocamdată, aceste autorități nu au demonstrat că au dus la bun sfârșit acțiunile corective propuse pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță relevante și că, prin urmare, în stadiul actual, niciun transportator indonezian nu poate fi retras de pe lista comunitară decât în cazul în care atât transportatorul respectiv cât și autoritățile naționale competente pot dovedi respectarea standardelor OACI.

Garuda Indonesia Airline

(58) La 10 și 18 martie 2008, transportatorul Garuda Indonesia Airline a înaintat Comisiei o vastă documentație, cuprinzând răspunsul companiei la observațiile prezentate de echipa de experți ai Comisiei și ai statelor membre în cursul misiunii sale din 5–9 noiembrie 2007. Comisia a analizat cu atenție această documentație și a solicitat informații suplimentare pentru a putea încheia evaluarea gradului de siguranță al transportatorului Garuda. Transportatorul s-a angajat să furnizeze fără întârziere informațiile cerute.

(59) Totodată, la 28 martie 2008, transportatorul a solicitat oficial permisiunea de a-și prezenta oral comentariile în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană la întâlnirea care urma să aibă loc și, în consecință, a fost audiat la 3 aprilie 2008.

(60) Comisia și statele membre au luat notă de progresele realizate de transportator în ceea ce privește punerea în aplicare a unor acțiuni corective pentru soluționarea observațiilor semnalate de experți în raportul misiunii. Cu toate acestea, ele au luat notă și de faptul că, pentru a asigura conformitatea cu standardele OACI, trebuie continuate și duse la bun sfârșit acțiuni corective într-o serie de domenii, inclusiv dotarea întregii flote de Boeing 737 cu EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System* – sistem de avertizare privind un posibil risc de impact cu solul), punerea în aplicare a programului de monitorizare a datelor de zbor la toată flota transportatorului, precum și efectuarea îmbunătățirilor necesare la sistemele de control intern.

(61) Având în vedere considerentele 55–60, Comisia consideră că transportatorul aerian Garuda Indonesia Airline nu poate fi retras deocamdată din anexa A.

Considerente generale privind ceilalți transportatori incluși în anexele A și B

(62) Până în prezent, în ciuda solicitărilor sale specifice, Comisia nu a primit nicio probă care să ateste punerea integrală în aplicare a măsurilor corective adecvate de către ceilalți transportatori incluși pe lista comunitară actualizată la 28 noiembrie 2007 ori de către autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a acestor transportatori. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se estimează că respectivii transportatori aerieni trebuie să rămână supuși interdicției de exploatare (anexa A) sau, după caz, unor restricții de exploatare (anexa B).

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

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

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 11 aprilie 2008.

Pentru Comisie
Jacques BARROT
Vicepreședinte

ANEXA A

**LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII DE EXPLOATARE
GENERALE PE TERITORIUL COMUNITĂȚII ⁽¹⁾**

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
AIR KORYO	Necunoscut	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Republica Islamică Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Necunoscut	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucraina
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC) și anume:		—	Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

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

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Republica Democratică Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Republica Democratică Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Semnătură ministerială (ordonanța 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni, poseșorii ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv:			Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	Necunoscut	CEL	Guineea Ecuatorială
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guineea Ecuatorială
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Nedisponibil	Guineea Ecuatorială
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guineea Ecuatorială
GUINEA AIRWAYS	738	Nedisponibil	Guineea Ecuatorială
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni poseșorii ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Indonezia, inclusiv:			Indonezia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Indonezia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonezia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Necunoscut	Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Necunoscut	Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Necunoscut	Indonezia

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Necunoscut	Indonezia
CARDIG AIR	121-013	Necunoscut	Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Necunoscut	Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonezia
EASTINDO	135-038	Necunoscut	Indonezia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Necunoscut	Indonezia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Necunoscut	Indonezia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Necunoscut	Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonezia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Indonezia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Necunoscut	Indonezia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonezia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonezia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Necunoscut	Indonezia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonezia

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonezia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Necunoscute	Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonezia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Necunoscute	Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Necunoscute	Indonezia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Necunoscut	Indonezia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonezia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonezia
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Republica Kârgâză, inclusiv:		—	Republica Kârgâză
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Republica Kârgâză
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâză
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Republica Kârgâză
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâză
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Republica Kârgâză
BOTIR AVIA	10	BTR	Republica Kârgâză
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republica Kârgâză
DAMES	20	DAM	Republica Kârgâză
EASTOK AVIA	15	Necunoscut	Republica Kârgâză
ESEN AIR	2	ESD	Republica Kârgâză
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republica Kârgâză
INTAL AVIA	27	INL	Republica Kârgâză
ITEK AIR	04	IKA	Republica Kârgâză

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de exploatare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republica Kârgâză
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâză
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Republica Kârgâză
MAX AVIA	33	MAI	Republica Kârgâză
OHS AVIA	09	OSH	Republica Kârgâză
S GROUP AVIATION	6	Necunoscut	Republica Kârgâză
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republica Kârgâză
SKY WAY AIR	21	SAB	Republica Kârgâză
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republica Kârgâză
TRAST AERO	05	TSJ	Republica Kârgâză
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Liberia		—	Liberia
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Necunoscut	BVU	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Swaziland, inclusiv:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Necunoscut	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Necunoscut	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Necunoscut	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Necunoscut	Necunoscut	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Necunoscut	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE EXPLOATARE ÎN CADRUL COMUNITĂȚII ⁽¹⁾

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului	Tipul aeronavei	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă este disponibil, numărul (numerele) de serie	Statul de înmatriculare
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Întreaga flotă cu excepția: LET 410 UVP	Întreaga flotă cu excepția: D6-CAM (851336)	Comore

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