

REGULAMENTUL (CE) NR. 298/2009 AL COMISIEI

din 8 aprilie 2009

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

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

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 a stabilit lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității, menționate în capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005⁽²⁾.
- (2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării listei comunitare. Informații pertinente au fost, de asemenea, comunicate de țări terțe. Pe această bază, este necesar ca lista comunitară să fie actualizată.
- (3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie, în cazul în care acest lucru nu a fost posibil, prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea lor reglementară, indicând principalele aspecte și considerente care vor sta la baza unei decizii de a le impune o interdicție de exploatare pe teritoriul Comunității sau de a modifica condițiile unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus în 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 Siguranță Aeriană instituit prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind

armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile⁽³⁾.

- (5) Comisia, precum și, în anumite cazuri, unele state membre au consultat autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni în cauză.
- (6) Prin urmare, este necesară modificarea în consecință a Regulamentului (CE) nr. 474/2006.

Transportatori comunitari

- (7) Pe baza informațiilor obținute în urma controalelor la sol SAFA, efectuate asupra aeronavelor anumitor transportatori aerieni comunitari, precum și în urma inspecțiilor și a auditurilor în arii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale respective, unele state membre au impus anumite măsuri de executare. Acestea au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la măsurile respective: autoritățile de resort din Suedia au revocat certificatul de operator aerian (AOC) al transportatorului Nordic Regional și le-au suspendat pe cele ale transportatorilor Fly Excellent și Aero Syncro; autoritățile de resort din Spania au revocat AOC-ul transportatorului Bravo Airlines, precum și licența de operare a acestuia; autoritățile de resort din Portugalia au ridicat suspendarea AOC-ului transportatorului Luzair la 22 ianuarie 2009, după ce s-a verificat finalizarea cu succes a măsurilor corective de către transportator; autoritățile de resort din Grecia au ridicat suspendarea AOC-ului transportatorului Hellenic Imperial Airways la 18 decembrie 2008, după ce s-a verificat finalizarea cu succes a măsurilor corective de către transportator, și a suspendat, la 28 ianuarie 2009, AOC-ul transportatorului Euroair Ltd, în urma solicitării acestuia și a suspendării autorizației acordate organizației de management al continuității navigabilității a transportatorului.

Transportatori aerieni din Republica Kazahstan*Starline KZ*

- (8) Există dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului Starline KZ, certificat în Kazahstan. Aceste deficiențe au fost identificate de Bulgaria, precum și de alte state ECAC, în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA⁽⁴⁾. Repetarea acestor neconformități demonstrează deficiențe sistemice de siguranță în domeniul exploatarei și întreținerii.

⁽¹⁾ JO L 344, 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ JO L 84, 23.3.2006, p. 14.⁽³⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 4.⁽⁴⁾ DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

- (9) Starline KZ nu a răspuns corespunzător și la timp unei întrebări adresate de autoritatea aeronautică civilă din Bulgaria referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns adecvat la corespondența inițiată de acest stat membru. Starline KZ a demonstrat lipsa capacității de a remedia aceste deficiențe de siguranță, care rămân nerezolvate.
- (10) Având în vedere deficiențele menționate mai sus, la 27 ianuarie 2009 Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile de resort din Kazahstan, exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța în exploatare a Starline KZ și solicitând, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, clarificări cu privire la măsurile întreprinse de autoritățile de resort, precum și de transportator, în vederea soluționării acestor deficiențe.
- (11) Autoritățile în cauză nu au răspuns corespunzător și la timp unei întrebări adresate de Comisie referitor la supravegherea Starline KZ din punct de vedere al siguranței, întrucât Comisia nu a primit până la termenul stabilit informațiile solicitate, în special AOC-ul transportatorului împreună cu specificațiile, cerințele și restricțiile tehnice complete atașate acestuia.
- (12) Starline KZ a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, audierea având loc la 24 martie 2009. Cu toate acestea, audierea nu a oferit suficiente dovezi privind finalizarea în mod corespunzător a măsurilor corective. În cursul audierii, autoritățile de resort din Kazahstan au prezentat Comisiei decizia pe care au luat-o la 4 februarie 2009 de a restricționa operațiunile Starline KZ la spațiul aerian din afara celui european.
- (13) Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că Starline KZ nu îndeplinește standardele de siguranță pertinente și că, prin urmare, trebuie inclus în anexa A.
- East Wing*
- (14) Există dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului East Wing, certificat în Kazahstan. Aceste deficiențe au fost identificate de Franța și România în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ⁽¹⁾. Recurența constatărilor acestor inspecții demonstrează deficiențe sistemice de siguranță.
- (15) East Wing nu a răspuns corespunzător unei întrebări adresate de autoritatea aeronautică civilă din Franța referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns adecvat la corespondența inițiată de acest stat membru. East Wing a demonstrat lipsa capacității de a remedia aceste deficiențe de siguranță, care rămân nerezolvate.
- (16) Având în vedere deficiențele menționate mai sus, Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile de resort din Kazahstan, exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța în exploatare a East Wing și solicitând clarificări cu privire la măsurile întreprinse de autoritățile de resort, precum și de transportator, în vederea soluționării acestor deficiențe.
- (17) Există dovezi că East Wing a preluat operațiunile transportatorului aerian GST Aero, care a fost inclus în anexa A la 22 martie 2006 ⁽²⁾ și care a fost retras din anexă după ce autoritățile de resort din Kazahstan au informat Comisia că au retras AOC-ul acestuia în martie 2007 ⁽³⁾.
- (18) Autoritățile de resort din Kazahstan au comunicat că, la 4 ianuarie 2009, au restricționat operațiunile East Wing la spațiul aerian din afara celui european. Cu toate acestea, autoritățile în cauză nu au răspuns corespunzător și la timp unei întrebări adresate de Comisie referitor la supravegherea East Wing din punct de vedere al siguranței, întrucât nu au prezentat probe corespunzătoare privind AOC-ul transportatorului, împreună cu specificațiile, cerințele și restricțiile tehnice complete atașate acestuia.
- (19) East Wing a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, audierea având loc la 24 martie 2009. Cu toate acestea, audierea nu a oferit suficiente probe privind finalizarea în mod corespunzător a măsurilor corective și a relevat faptul că transportatorul nu este la curent cu limitarea operațiunilor sale în spațiul aerian european. Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că East Wing nu îndeplinește standardele de siguranță pertinente și că, prin urmare, trebuie inclus în anexa A.
- ATMA Airlines*
- (20) Există dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului ATMA Airlines, certificat în Kazahstan. Aceste deficiențe au fost identificate de Germania, Norvegia și Turcia în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ⁽⁴⁾. Recurența constatărilor acestor inspecții demonstrează deficiențe sistemice de siguranță.
- (21) ATMA Airlines nu a răspuns corespunzător unei întrebări adresate de autoritatea aeronautică civilă din Germania și din Norvegia referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns adecvat la corespondența inițiată de aceste state. ATMA Airlines a demonstrat lipsa capacității de a remedia aceste deficiențe de siguranță, care rămân nerezolvate.

⁽¹⁾ DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

⁽²⁾ Considerentele 38-43 din Regulamentul (CE) nr. 474/2006 din 22 martie 2006, JO L 84, 23.3.2006, p. 14.

⁽³⁾ Considerentul 17 din Regulamentul (CE) nr. 235/2007, JO L 66, 6.3.2007, p. 3.

⁽⁴⁾ LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

- (22) Având în vedere deficiențele menționate mai sus, Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile de resort din Kazahstan, exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța în exploatare a ATMA Airlines și solicitând clarificări cu privire la măsurile întreprinse de autoritățile de resort, precum și de transportator, în vederea soluționării acestor deficiențe.
- (23) Autoritățile de resort din Kazahstan au comunicat că, la 4 ianuarie 2009, au restricționat operațiunile ATMA Airlines la spațiul aerian din afara celui european. Cu toate acestea, autoritățile în cauză nu au răspuns corespunzător și la timp unei întrebări adresate de Comisie referitor la supravegherea ATMA Airlines din punct de vedere al siguranței, întrucât nu au prezentat probe corespunzătoare privind AOC-ul transportatorului, împreună cu specificațiile, cerințele și restricțiile tehnice complete atașate acestuia.
- (24) ATMA Airlines a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, audierea având loc la 24 martie 2009. Cu toate acestea, audierea nu a oferit suficiente probe privind finalizarea în mod corespunzător a măsurilor corective.
- (25) Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că ATMA Airlines nu îndeplinește standardele de siguranță pertinente și că, prin urmare, trebuie inclus în anexa A.
- Berkut Air*
- (26) Există dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului Berkut Air, certificat în Kazahstan. Aceste deficiențe au fost identificate de Franța și România în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ⁽¹⁾. Recurența constatărilor acestor inspecții demonstrează deficiențe sistemice de siguranță.
- (27) Berkut Air nu a răspuns corespunzător și la timp unei întrebări adresate de autoritatea aeronautică civilă din România referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns adecvat la corespondența inițiată de acest stat membru. Berkut Air a demonstrat lipsa capacității de a remedia aceste deficiențe de siguranță, care rămân nerezolvate.
- (28) Având în vedere deficiențele menționate mai sus, Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile de resort din Kazahstan, exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța în exploatare a Berkut Air și solicitând clarificări cu privire la măsurile întreprinse de autoritățile de resort în vederea soluționării acestor deficiențe.
- (29) Autoritățile de resort din Kazahstan au comunicat că au suspendat, în februarie 2009, AOC-ul BEK Air, denumit anterior Berkut Air. Cu toate acestea, autoritățile în cauză nu au răspuns corespunzător și la timp unei întrebări adresate de Comisie referitor la supravegherea Berkut Air din punct de vedere al siguranței, întrucât nu au prezentat documentația solicitată, fapt demonstrat de absența comunicării dovezilor documentare cu privire la măsurile de executare adoptate.
- (30) Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că Berkut Air nu îndeplinește standardele de siguranță pertinente și că, prin urmare, trebuie inclus în anexa A.
- Air Company Kokshetau*
- (31) Există dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului Air Company Kokshetau, certificat în Kazahstan. Aceste deficiențe au fost identificate de Italia în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ⁽²⁾. Aceste deficiențe privesc aeronavele de tipul IL-62 care nu sunt echipate cu TAWS (E-GPWS), nici cu dispozitive de legare, nici cu măști de oxigen care pot fi puse rapid pentru zborurile deasupra FL 250, și nici cu un sistem corespunzător de iluminare a culoarului de evacuare.
- (32) Air Company Kokshetau nu a răspuns corespunzător și la timp unei întrebări adresate de autoritatea aeronautică civilă din Italia referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns adecvat la corespondența inițiată de acest stat membru. Air Company Kokshetau a demonstrat lipsa capacității de a remedia aceste deficiențe de siguranță, care rămân nerezolvate.
- (33) Având în vedere deficiențele menționate mai sus, Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile de resort din Kazahstan, exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța în exploatare a Air Company Kokshetau și solicitând clarificări cu privire la măsurile întreprinse de autoritățile de resort în vederea soluționării acestor deficiențe.
- (34) Autoritățile de resort din Kazahstan au informat Comisia că au deci, la 13 februarie 2008, să elimine din AOC-ul Air Company Kokshetau aeronavele de tipul IL-62M cu numerele de serie 1138234 și 1748445 și că intenționau, în continuare, să retragă AOC-ul acestui transportator, începând cu 24 martie, din cauza falimentului acestuia. Cu toate acestea, autoritățile în cauză nu au răspuns corespunzător unei întrebări adresate de Comisie referitor la comunicarea de dovezi documentare cu privire la revocarea AOC-ului.

⁽¹⁾ RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

⁽²⁾ ENAC-IT-2007-785.

(35) Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că Air Company Kokshetau nu îndeplinește standardele de siguranță pertinente și că, prin urmare, trebuie inclus în anexa A.

Sayat Air

(36) Există dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului Sayat Air, certificat în Kazahstan. Aceste deficiențe au fost identificate de un stat ECAC în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ⁽¹⁾. Aceste deficiențe privesc aeronavele de tipul IL-62 care nu sunt echipate cu a) TAWS (E-GWPS), b) măști de oxigen care pot fi puse rapid pentru echipaj, c) dispozitive de plutire și d) un sistem corespunzător de iluminare a culoarului de evacuare. Pe lângă aceasta, aeronavele erau operate fără a avea la bord liste de verificare de urgență, cu o bază de date NAV neactualizată de peste 2 ani și fără a avea la bord un atestat de întreținere.

(37) Sayat Air a demonstrat lipsa capacității de a remedia aceste deficiențe de siguranță, care rămân nerezolvate.

(38) Autoritățile de resort din Kazahstan nu au răspuns corespunzător și la timp unei întrebări adresate de Comisie referitor la supravegherea Sayat Air din punct de vedere al siguranței, arătând lipsă de comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns adecvat la corespondența inițiată de Comisie, în special în ceea ce privește comunicarea AOC-ului transportatorului, împreună cu specificațiile, cerințele și restricțiile tehnice complete atașate acestuia.

(39) Autoritățile de resort din Kazahstan nu au demonstrat că exercită o supraveghere corespunzătoare a acestui transportator în conformitate cu obligațiile care le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

(40) Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că Sayat Air nu îndeplinește standardele de siguranță pertinente și că, prin urmare, trebuie inclus în anexa A.

Scat

(41) Există dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului Scat, certificat în Kazahstan. În special, aeronava de tip Yak-42 cu numărul de înmatriculare UP-Y4205 nu este echipată cu TAWS (E-GWPS), după cum impun prevederile OACI. Aceste deficiențe au fost identificate de un stat ECAC în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ⁽²⁾.

(42) Având în vedere deficiențele menționate mai sus, Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile de resort din Kazahstan, exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța în exploatare a Scat și solicitând clarificări cu

privire la măsurile întreprinse de autoritățile de resort în vederea soluționării acestor deficiențe.

(43) Autoritățile din Kazahstan au furnizat dovezi cu privire la faptul că au eliminat din registrul aeronava de tipul Yak-42 cu numărul de înmatriculare UP-Y4205.

(44) Scat a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană și, în cursul audierii din 24 martie 2009, a confirmat faptul că această aeronavă nu se mai află în exploatare.

(45) Având în vedere acestea, Comisia consideră că nu mai sunt necesare alte măsuri cu privire la acest transportator.

Supravegherea globală a siguranței transportatorilor aerieni din Republica Kazahstan

(46) Comisia a atras atenția autorităților de resort din Kazahstan asupra faptului că monitorizarea performanței unei serii de alți transportatori aerieni autorizați în Kazahstan continuă să dea rezultate îngrijorătoare în cadrul inspecțiilor la sol. Autoritățile de resort din Kazahstan au fost invitate să prezinte lămuriri și să ia măsurile necesare, dacă este cazul.

(47) Autoritățile de resort din Kazahstan au comunicat o serie de măsuri de executare luate cu privire la un număr de transportatori din Kazahstan. În special, autoritățile în cauză au comunicat faptul că, la 4 februarie 2009, au restricționat operațiunile Investavia, Skybus și Aytirau Aye Zholy la spațiul aerian din afara celui european. Comisia va lansa consultări în regim de urgență cu autoritățile din Kazahstan și va iniția procedura prevăzută la articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 în privința acestor transportatori.

(48) Comisia solicită cu fermitate ca autoritățile de resort din Kazahstan să își intensifice eforturile în direcția reformării sistemului aeronautic civil și consolidării supravegherii din punct de vedere al siguranței a tuturor transportatorilor certificați în această țară. Comisia va continua consultările cu autoritățile în cauză, în vederea evaluării situației transportatorilor din Kazahstan și este gata să analizeze, împreună cu statele membre, toate dovezile puse la dispoziție în timp util în acest sens.

Orient Thai Airlines și One Two Go Airlines

(49) Ca urmare a accidentului suferit de zborul OG 269 al companiei One Two Go în Phuket la 16 septembrie 2007, care a dus la distrugerea completă a aparatului, un MD-80, și la decesul a 90 de persoane, printre care mulți pasageri europeni, Comisia a demarat consultările cu autoritățile de resort din Thailanda responsabile de supravegherea acestui transportator din punct de vedere al siguranței.

⁽¹⁾ SDAT-2007-36.

⁽²⁾ GDCA-2008-10.

- (50) La 5 martie 2009, Comisia a transmis o scrisoare acestor transportatori, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (51) Autoritățile de resort din Thailanda (Departamentul Aviației Civile din Thailanda – DAC Thailanda) au informat Comisia că investigațiile efectuate în urma accidentului au relevat că atât Orient Thai, cât și filiala acestuia, One Two Go, au violat legislația privind navigația aeriană, în special prin falsificarea testelor de verificare a competenței pentru 9 din piloții lor. În consecință, DAC Thailanda a suspendat operațiunile cu MD-80 ale One Two Go și Orient Thai și a solicitat ca acești doi transportatori să întreprindă o serie de măsuri corective.
- (52) De asemenea, DAC Thailanda a informat Comisia că a decis, la 25 noiembrie 2008, să reactiveze AOC-ul transportatorului One Two Go. Compania-mamă a acestuia, Orient Thai, fusese deja autorizată să își reînceapă operațiunile cu aeronave de tipul MD-80 de la 7 octombrie 2008.
- (53) O echipă de experți europeni a întreprins o misiune de anchetă în Regatul Thailandei, între 10 și 13 martie 2009, în domeniul operațiunilor de zbor și în cel al licențelor echipajelor de comandă, pentru a verifica implementarea de către transportatorii aerieni a măsurilor corective care trebuiau să soluționeze deficiențele de siguranță identificate anterior de DAC Thailanda. Echipa de experți a putut aprecia că One Two Go nu realizează nicio activitate de operare aeronave. One Two Go este responsabilă de vânzarea cu amănuntul a zborurilor care sunt de fapt operate de Orient Thai în baza unui contract de închiriere cu echipaj, în care One Two Go este cesionar, iar Orient Thai este locator. Orient Thai furnizează One Two Go aeronavele, echipajele complete, activitățile de întreținere și asigurarea. Tot personalul implicat în operațiunile pe care le desfășoară Orient Thai în numele One Two Go este angajat de Orient Thai.
- (54) Raportul misiunii de anchetă arată, de asemenea, că s-au luat deja măsuri corective de către transportatorul Orient Thai, precum și alte măsuri de către DAC Thailanda, în vederea soluționării deficiențelor de siguranță constatate anterior. Comisia va monitoriza îndeaproape situația siguranței la Orient Thai. În acest scop, DAC Thailanda trebuie să prezinte Comisiei, în termen de maximum două luni, toate informațiile necesare cu privire la eficacitatea măsurilor menționate.
- (55) La 19 martie 2009, DAC Thailanda a informat Comisia că One Two Go intenționează să desfășoare operațiuni aeriene proprii începând din iulie 2009. Cu toate acestea, raportul echipei UE arată că DAC Thailanda a acordat One Two Go un AOC, în ciuda faptului că nu era în măsură să evalueze cum se cuvine capacitatea companiei de a desfășura activități de operare aeronave în condiții de siguranță, întrucât acest transportator nu a prezentat niciodată documentele doveditoare detaliate solicitate în temeiul reglementărilor thailandeze de implementare a standardelor OACI. De asemenea, DAC Thailanda și-a anunțat intenția de a revoca AOC-ul companiei One Two Go la 29 martie 2009; cu toate acestea, transportatorul ar continua să afrezeze zboruri regulate de la Orient Thai în baza licenței sale de operator aerian.
- (56) Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul One Two Go nu îndeplinește standardele de siguranță relevante. Acest transportator trebuie să facă obiectul unei interdicții de exploatare și, prin urmare, să fie inclus în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Benin

- (57) Există dovezi certe privind incapacitatea autorităților responsabile cu supravegherea transportatorilor aerieni autorizați în Benin de a aborda problema deficiențelor de siguranță, după cum demonstrează rezultatul auditului realizat în Benin de OACI, în martie 2007, în cadrul programului universal de auditare a supravegherii siguranței (USOAP). Auditul a relevat un număr mare de deficiențe importante în ceea ce privește capacitatea autorităților aeronautice civile din Benin de a-și îndeplini responsabilitățile de supraveghere a siguranței aeriene. La momentul finalizării auditului OACI, 80,22 % din standardele OACI nu erau implementate. În cazul anumitor elemente esențiale, cum ar fi punerea la dispoziție de personal tehnic calificat, peste 98 % din standardele OACI nu erau efectiv implementate. În ceea ce privește soluționarea problemelor de siguranță, peste 93 % din standardele OACI nu erau efectiv implementate.
- (58) Există probe cu privire la insuficiența capacității autorităților de resort din Benin de a remedia în mod eficace neconformitățile constatate de OACI, după cum demonstrează faptul că OACI consideră, în raportul său final din decembrie 2007, că o parte substanțială a măsurilor corective propuse sau implementate de aceste autorități nu tratează de fapt deficiențele observate. În special în domeniul exploatării aeronavelor, 50 % dintre măsurile propuse de Benin nu erau considerate pe deplin acceptabile de OACI.
- (59) Având în vedere raportul final al OACI, Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile de resort din Benin, exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța în exploatare a transportatorilor aerieni autorizați în această țară și solicitând clarificări cu privire la măsurile întreprinse de autoritățile de resort din Benin ca urmare a constatărilor și observațiilor OACI cu privire la acceptabilitatea măsurilor corective.
- (60) În cursul audierii de către Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 25 martie 2009, autoritățile de resort din Benin au arătat că implementarea măsurilor corective, care erau preconizate a se finaliza în 2008, a fost de fapt amânată pentru august/decembrie 2009.

(61) Documentația prezentată de autoritățile de resort din Benin dovedește faptul că AOC-ul eliberat transportatorilor certificați în Benin nu respectă standardele OACI pentru zborurile internaționale, ceea ce confirmă că nu s-au soluționat încă în mod eficace constatările făcute de OACI. O analiză a situației AOC-urilor și specificațiilor tehnice atașate deținute de transportatorii aerieni Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air și Trans Air Benin dezvăluie motive serioase de îngrijorare. AOC-ul Africa Airways nu a fost pus la dispoziție. Celelalte AOC-uri nu menționează reglementările aplicabile care stau la baza certificării, iar aria de operare permite operațiuni în întreaga lume, deși autoritățile de resort din Benin afirmă că acestea sunt limitate la Benin și/sau subregiunea respectivă. Mai mult, operațiunile Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair și Trans Air Benin par să fie limitate la reguli de zbor la vedere (VFR), care ar fi inadecvate pentru o operare în condiții de siguranță în Europa, și nu includ autorizațiile specifice RVSM, RNAV și RNP, necesare pentru navigarea în spațiul aerian european. Autoritățile de resort din Benin au indicat faptul că au limitat valabilitatea AOC-ului la 6 luni și că intenționează să clarifice rapid situația. Comisia consideră că, până când acești transportatori sunt recertificați cu respectarea deplină a standardelor OACI, pe baza criteriilor comune, aceștia trebuie să facă obiectul unei interdicții de exploatare și, prin urmare, să fie incluși în anexa A.

(62) Transportatorul Alafia Jet a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană; i s-a oferit posibilitatea de a susține o prezentare orală în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană la 24 martie 2009 și a transmis documente scrise privind operațiunile sale. În cursul prezentării sale, transportatorul a afirmat că zborurile pe care le operează în Uniunea Europeană se limitează la servicii medicale de urgență la cerere și a furnizat informații cu privire la o serie de măsuri pe care le-a luat pentru a soluționa deficiențele constatate de Franța în cursul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA⁽¹⁾. Cu toate acestea, constatarea repetată a unor deficiențe de siguranță importante în cursul inspecțiilor la sol asupra aeronavelor exploatare în Comunitate indică faptul că există deficiențe sistematice de siguranță care afectează operațiunile acestui transportator. Măsurile luate de companie până în prezent nu au putut remedia aceste deficiențe.

(63) Având în vedere deficiențele de siguranță numeroase și repetate constatate în cursul inspecțiilor la sol asupra aeronavelor exploatare de Alafia Jet, precum și insuficiența capacității autorităților din Benin de a exercita o supraveghere corespunzătoare a transportatorilor certificați în Benin, Comisia consideră că transportatorului Alafia Jet nu trebuie să i se permită continuarea operațiunilor în Comunitate. Pe baza criteriilor comune, se apreciază prin urmare că Alafia Jet trebuie inclus în anexa A.

(64) Comisia sprijină pe deplin eforturile realizate de autoritățile de resort din Benin în vederea ameliorării supravegherii transportatorilor săi din punct de vedere al siguranței și consideră că donația substanțială anunțată de Banca Mondială pentru Republica Benin va face posibile progrese semnificative în direcția conformării cu standardele OACI.

Transportatori aeri din Republica Gaboneză

Gabon Airlines

(65) Începând din iulie 2008, Gabon Airlines poate opera în UE numai cu aeronava de tip Boeing 767-200 cu numărul de înmatriculare TR-LHP în condițiile prezentate în considerentul 15 din Regulamentul (CE) nr. 715/2008⁽²⁾.

(66) Există dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului Gabon Airlines, certificat în Gabon. Aceste deficiențe au fost identificate de Franța în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA⁽³⁾.

(67) Gabon Airlines a răspuns corespunzător și în timp util întrebărilor adresate de autoritatea aeronautică civilă din Franța referitor la siguranța sa în exploatare.

(68) Gabon Airlines a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, audierea având loc la 25 martie 2009. Comisia a luat notă de faptul că Gabon Airlines a făcut obiectul unui audit de recertificare realizat de autoritățile de resort din Gabon în februarie 2009, în urma căruia s-au constatat anumite neconformități a căror soluționare nu fusese încă demonstrată în mod satisfăcător la momentul audierii. Autoritățile de resort din Gabon au indicat că aeronava este în prezent reținută la sol pentru operațiuni de întreținere de bază și că intenționează să verifice dacă neconformitățile constatate au fost soluționate în mod corespunzător înainte ca aeronava cu numărul de înmatriculare TR-LHP să fie reintrodusă în exploatare.

(69) Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că Gabon Airlines trebuie să rămână inclus în anexa B și că anexa respectivă trebuie modificată pentru a reflecta situația aeronavei cu numărul de înmatriculare TR-LHP și a asigura menținerea nivelului actual al operațiunilor în Comunitate.

Afrijet

(70) Începând din iulie 2008, Afrijet, certificat în Gabon, poate opera în Comunitate doar unele aeronave de tip Falcon 50, cu numerele de înmatriculare TR-LGV și TR-LGY, precum și aeronava de tip Falcon 900 cu numărul de înmatriculare TR-AFJ, în condițiile prezentate în considerentul 15 din Regulamentul (CE) nr. 715/2008⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 715/2008 din 24 iulie 2008, JO L 197, 25.7.2008, p. 36.

⁽³⁾ DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 715/2008 din 24 iulie 2008, JO L 197, 25.7.2008, p. 36.

- (71) Între timp au apărut dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale Afrijet. Aceste deficiențe au fost identificate de Franța în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ⁽¹⁾.
- (72) Afrijet a răspuns corespunzător și în timp util întrebărilor adresate de autoritatea aeronautică civilă din Franța referitor la siguranța sa în exploatare.
- (73) Comisia a luat notă de faptul că Afrijet a făcut obiectul unui audit de recertificare realizat de autoritățile de resort din Gabon în ianuarie 2009. După verificarea faptului că toate problemele constatate în urma auditului au fost soluționate, transportatorului i s-a eliberat un nou AOC în februarie 2009, care include o nouă aeronavă de tip Falcon 900 cu numărul de înmatriculare TR-AFR.
- (74) Având în vedere cele de mai sus și pe baza criteriilor comune, se apreciază că Afrijet trebuie să rămână inclus în anexa B și că anexa respectivă trebuie modificată pentru a reflecta schimbarea AOC-ului și a asigura menținerea nivelului actual al operațiunilor în Comunitate.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

- (75) SN2AG a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, audierea având loc la 25 martie 2009. Comisia a luat notă de faptul că transportatorul respectiv a luat în continuare măsuri de reorganizare și a inițiat o serie de măsuri corective pentru a face progrese în direcția respectării standardelor internaționale. Comisia a luat notă de faptul că SN2AG a făcut obiectul unui audit de recertificare realizat de autoritățile de resort din Gabon în februarie 2009. După verificarea faptului că toate problemele constatate în urma auditului au fost soluționate, transportatorului i s-a eliberat un nou AOC în februarie 2009.
- (76) Există dovezi certe referitoare la faptul că anumite cerințe de siguranță ale OACI nu sunt încă respectate. De exemplu, la momentul audierii, transportatorul nu implementase încă efectiv programul cerut de monitorizare a datelor de zbor pentru aeronava de tip Fokker 28-0100 (Fokker 100).
- (77) Există dovezi certe referitoare la lipsa transparenței și a comunicării în timp util din partea SN2AG în contextul întrebărilor adresate de Comisie. SN2AG a afirmat că nu a făcut obiectul niciunui raport care să arate că s-au identificat deficiențe grave în cursul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului de evaluare a siguranței la aeronavele din țări terțe (SAFA), însă, în fapt, inspecțiile la sol efectuate de Franța în cadrul acestui program au identificat o serie de deficiențe ⁽²⁾.
- (78) În consecință, pe baza criteriilor comune, se apreciază că SN2AG trebuie să rămână inclus în anexa A.

- (79) Cu toate acestea, Comisia este gata să reexamineze situația acestui transportator în lumina unor eventuale evoluții, cu condiția să existe suficiente dovezi cu privire la soluționarea deficiențelor de siguranță.

Supravegherea globală a siguranței transportatorilor aerieni din Gabon

- (80) Comisia ia notă de faptul că noua autoritate de resort din Gabon (*Agence Nationale de l'Aviation Civile*, denumită în continuare ANAC), înființată de Republica Gaboneză în iulie 2008, și-a început efectiv activitatea la 23 ianuarie 2009. ANAC se află într-o etapă incipientă de dezvoltare, fiind în prezent în faza de asigurare de suficiente resurse financiare și de angajare de suficient personal tehnic calificat pentru a își putea îndeplini în mod eficace obligațiile către OACI.
- (81) Comisia a atras atenția autorităților de resort din Gabon asupra faptului că, în ciuda intensificării activităților de supraveghere ale acestor autorități, monitorizarea performanței transportatorilor aerieni autorizați în Gabon continuă să dea rezultate îngrijorătoare în cadrul inspecțiilor la sol. Autoritățile de resort din Gabon au fost invitate să prezinte lămuriri și să ia măsurile necesare, acolo unde este cazul.

- (82) Comisia încurajează eforturile autorităților de resort din Gabon în direcția reformării sistemului aeronautic civil și în special recertificarea în curs a tuturor companiilor aeriene în vederea asigurării conformității depline cu standardele de siguranță ale OACI. Comisia este pregătită să analizeze oportunitatea unei vizite de lucru la fața locului în timp util pentru a verifica progresele efectiv realizate.

Transportatori aerieni din Ucraina

Motor Sich JSC Airlines

- (83) Există dovezi certe referitoare la deficiențe de siguranță grave ale transportatorului Motor Sich, certificat în Ucraina. Aceste deficiențe au fost identificate de Franța și de un stat ECAC (Turcia) în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ⁽³⁾. Recurența constatărilor acestor inspecții demonstrează deficiențe sistemice de siguranță.
- (84) Autoritățile de resort din Turcia au decis să impună acestui transportator o interdicție de exploatare cu efect imediat, la 27 noiembrie 2008.
- (85) Motor Sich a răspuns la întrebările adresate de autoritatea aeronautică civilă din Turcia indicând decizia sa de a stopa operarea aeronavelor de tip AN-24 către acest stat, ceea ce a și făcut.

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.

⁽²⁾ DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.

⁽³⁾ DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-512.

- (86) Motor Sich a răspuns în timp util unei întrebări adresate de autoritatea aeronautică civilă din Franța, prin precizarea măsurilor corective care fuseseră luate de companie în urma inspecției la sol efectuate la 12 martie 2008 în Franța. Acest răspuns nu a fost însă corespunzător, deoarece transportatorul nu a prezentat materiale doveditoare care să îi susțină afirmațiile.
- (87) Comisia a fost informată de autoritățile de resort din Turcia că, în urma unei inspecții inopinate asupra operatorului, autoritățile de resort din Ucraina au decis revocarea AOC-ului acestui operator. Ulterior, autoritățile respective au decis să autorizeze continuarea operațiunilor Motor Sich către această țară, cu unele limitări în privința operării aeronavelor de tip AN-24.
- (88) La 16 martie 2009, autoritățile de resort din Ucraina au răspuns unei întrebări adresate de Comisie referitor la supravegherea Motor Sich din punct de vedere al siguranței, afirmând că AOC-ul transportatorului a fost revocat la 22 ianuarie și că, în urma finalizării măsurilor corective de către transportator, Administrația Aeronautică de Stat a autorizat continuarea operațiunilor cu excepția operării aeronavelor de tip AN-24 din flota acestuia. Nu s-au prezentat nicio dată referitoare la această eliberare a unui AOC însoțit de restricții, precum și nicio dovadă a inspecției companiei în vederea asigurării faptului că se respectă standardele de siguranță pertinente pentru orice parte a flotei. În fine, conform corespondenței menționate anterior a Administrației Aeronautice de Stat, autoritățile în cauză au reinnoit AOC-ul care permitea transportatorului să opereze aeronave de tip AN-24, după efectuarea unor inspecții cu rezultate pozitive care demonstau faptul că transportatorul eliminase problemele constatate la aceste aparate.
- (89) Se consideră că informațiile furnizate în această corespondență nu reprezintă un răspuns adecvat, deoarece nu corespund informațiilor transmise de autoritățile de resort din Ucraina la 2 februarie 2009, conform cărora AOC-ul Motor Sich Airlines a fost eliberat la 8 noiembrie 2008, cu valabilitate până pe 8 noiembrie 2010, iar specificațiile tehnice au fost emise la 23 decembrie 2008, cu valabilitate până la 8 noiembrie 2010.
- (90) Motor Sich a solicitat să fie audiat de Comisie și de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, audierea având loc la 24 martie 2009. În cursul prezentării în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană, Motor Sich a demonstrat că nu este capabil să soluționeze deficiențele de siguranță constatate, prin lipsa transparenței și a unei comunicări adecvate în ceea ce privește operațiunile sale în Comunitate.
- (91) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că autoritățile de resort din Ucraina au demonstrat o insuficientă capacitate de supraveghere a operațiunilor transportatorului aerian în conformitate cu obligațiile care le revin în temeiul Convenției de la Chicago.
- (92) Pe baza criteriilor comune, se apreciază că Motor Sich Airlines nu a dovedit că are capacitatea de a lua toate măsurile necesare pentru a respecta standardele de siguranță pertinente și, prin urmare, trebuie să rămână inclus în anexa A.
- Ukraine Cargo Airways*
- (93) Transportatorul Ukraine Cargo Airways (UCA) a solicitat să fie audiat de Comisie și de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, audierea având loc la 24 martie 2009.
- (94) Pe baza documentelor prezentate de companie Comisiei la 16 martie 2009, există dovezi că transportatorul a întreprins măsuri de remediere a unor deficiențe constatate anterior la aeronavele pe care le exploatează în Comunitate. Conform informațiilor prezentate de companie, UCA a fost auditat de Administrația Aeronautică de Stat din Ucraina în noiembrie 2008. În urma acestui audit, AOC-ul său a fost reinnoit pe o perioadă de doi ani, până în noiembrie 2010. Cu toate acestea, Comisia nu a primit de la autoritățile de resort din Ucraina nicio informație cu privire la auditul pe care l-au desfășurat înainte de reinnoirea AOC-ului transportatorului și la rezultatele acestui audit.
- (95) Mai mult, transportatorul a afirmat, în prezentarea susținută în fața Comisiei și a Comitetului pentru Siguranță Aeriană, că a primit o confirmare în scris din partea mai multor state membre că deficiențele de siguranță constatate de autoritățile de inspecție din aceste state membre au fost soluționate în mod corespunzător de UCA. Cu toate acestea, cu excepția unui singur stat membru, în ceea ce privește operarea unei aeronave de tip AN-12 care a fost eliminată din AOC, afirmațiile UCA nu au fost confirmate de celelalte state membre în cauză.
- (96) Comisia consideră că, pentru a putea evalua pe deplin capacitatea transportatorului de a institui un plan corespunzător de măsuri corective și de a-l implementa în mod eficace, este necesară efectuarea unei vizite de lucru la fața locului. Din păcate, această vizită nu a putut avea loc înainte de reunirea Comitetului pentru Siguranță Aeriană la 24 martie 2009, din cauza lipsei de cooperare din partea autorităților de resort din Ucraina. În cursul reuniunii Comitetului pentru Siguranță Aeriană de la 24 martie 2009, Administrația Aeronautică de Stat din Ucraina și-a exprimat disponibilitatea de a primi această vizită de lucru din partea Comisiei și a statelor membre. Comisia va decide cu privire la o eventuală modificare a interdicției de exploatare impuse pe baza dovezilor colectate pe parcursul acestei viitoare vizite de lucru.
- (97) Pe baza criteriilor comune, se apreciază că, în acest stadiu, transportatorul respectiv nu poate fi retras din anexa A.
- Ukrainian Mediterranean Airlines*
- (98) Transportatorul Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) a solicitat să fie audiat de Comisie și de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, audierea având loc la 24 martie 2009.

- (99) Pe baza documentelor prezentate de companie Comisiei la 16 octombrie 2008, există dovezi că transportatorul a întreprins măsuri de remediere a unor deficiențe constatate anterior la aeronavele pe care le exploatează în Comunitate.
- (100) Autoritățile de resort din Ucraina au transmis Comisiei, la 5 noiembrie 2008, o scrisoare în care comunicau că valabilitatea AOC-ului transportatorului în cauză fusese prelungită până la 15 decembrie 2008, în așteptarea finalizării procedurii vizând reînnoirea acestuia pe o perioadă de doi ani de la acea dată, respectiv până la 15 decembrie 2010. Odată cu scrisoarea, acestea au transmis și un document conținând actul de certificare a UMAir în urma unui audit desfășurat la 31 octombrie 2008. Cu toate acestea, nici compania, nici autoritățile de resort din Ucraina nu au prezentat raportul de audit care a stat la baza eliberării AOC-ului transportatorului.
- (101) Mai mult, transportatorul a afirmat, în prezentarea susținută în fața Comisiei și a Comitetului pentru Siguranță Aeriană, că a implementat măsurile necesare pentru soluționarea tuturor deficiențelor de siguranță care au dus la impunerea interdicției de exploatare în septembrie 2007.
- (102) Comisia consideră că, pentru a putea evalua pe deplin capacitatea transportatorului de a institui un plan corespunzător de măsuri corective și de a-l implementa în mod eficace, este necesară efectuarea unei vizite de lucru la fața locului. Din păcate, această vizită nu a putut avea loc înainte de reunirea Comitetului pentru Siguranță Aeriană la 24 martie 2009, din cauza lipsei de cooperare din partea autorităților de resort din Ucraina. În cursul reuniunii Comitetului pentru Siguranță Aeriană de la 24 martie 2009, Administrația Aeronautică de Stat din Ucraina și-a exprimat disponibilitatea de a primi această vizită de lucru din partea Comisiei și a statelor membre. Comisia va decide cu privire la o eventuală modificare a interdicției de exploatare impuse pe baza dovezilor colectate pe parcursul acestei vizite de lucru.
- (103) Pe baza criteriilor comune, se apreciază că, în acest stadiu, transportatorul respectiv nu poate fi retras din anexa A.

Supravegherea globală a siguranței transportatorilor aerieni din Ucraina

- (104) Comisia a atras atenția autorităților de resort din Ucraina asupra faptului că, în ciuda intensificării activităților de supraveghere ale acestor autorități, monitorizarea performanței transportatorilor aerieni autorizați în Ucraina continuă să dea rezultate îngrijorătoare în cadrul inspecțiilor la sol. În cursul reuniunii Comitetului pentru Siguranță Aeriană din noiembrie 2008, autoritățile de resort din Ucraina au fost invitate să prezinte lămuriri și să ia măsurile necesare; de asemenea, autoritățile respective au căzut de acord să facă obiectul unei evaluări din perspectiva siguranței, care urma să fie organizată de Comisie, în asociere cu statele membre. Cu toate acestea, Administrația Aeronautică de Stat din

Ucraina nu a prezentat Comisiei raportul privind progresul înregistrat în implementarea planului de măsuri corective instituit pentru a îmbunătăți și consolida exercitarea supravegherii siguranței în Ucraina, care trebuie prezentat la fiecare 3 luni, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2008 ⁽¹⁾.

- (105) De asemenea, autoritățile de resort au arătat o lipsă de cooperare în privința pregătirii vizitei de lucru, după cum o demonstrează faptul că nu au prezentat documentele necesare privind navigabilitatea, precum și refuzul programului de vizită propus de Comisie. În consecință, Comisia a trebuit să anuleze vizita de lucru pentru evaluarea siguranței, prevăzută pentru perioada 9-13 februarie 2009.
- (106) Comisia ia notă de declarațiile autorităților de resort din Ucraina, conform cărora acestea sunt de acord să primească vizita unei echipe comune a Comisiei, statelor membre și EASA și își reafirmă disponibilitatea de a coopera pentru organizarea reușită a acestei evaluări a siguranței, pentru a-și demonstra capacitatea de a realiza supravegherea tuturor transportatorilor aerieni autorizați în Ucraina în deplină conformitate cu cerințele aplicabile ale OACI.

Bangkok Airways

- (107) O echipă de experți europeni a întreprins o misiune de anchetă în Regatul Thailandei în perioada 10-13 martie 2009, în vederea obținerii de informații factice cu privire la nivelul actual de siguranță al standardelor de operare ale transportatorului Bangkok Airways, precum și la activitățile de supraveghere efectuate de Departamentul Aviației Civile din Thailanda (DAC Thailanda) în privința acestui transportator aerian. În principal, scopul misiunii a fost să se stabilească dacă există vreo aeronavă a acestui transportator care este operată de transportatorul Siem Reap Airways International, autorizat de autoritățile de resort din Regatul Cambodgia și inclus în anexa A a listei comunitare prin Regulamentul (CE) nr. 1131/2008 al Comisiei din 14 noiembrie 2008 ⁽²⁾.
- (108) Raportul arată că, în prezent, transportatorul aerian deține controlul deplin al operațiunilor sale și că întreg personalul este autorizat în mod corespunzător de autoritățile de resort din Thailanda. Pe lângă aceasta, se arată că DAC Thailanda efectuează activități adecvate de supraveghere în privința acestui transportator. Prin urmare, Comisia consideră că, pe baza criteriilor comune, nu mai sunt necesare alte măsuri în acest stadiu.

Transportatori aerieni din Cambodgia

- (109) Autoritățile de resort din Cambodgia au informat Comisia că înregistrează progrese în privința implementării planului de măsuri vizând soluționarea deficiențelor identificate de OACI în ultimul său raport USOAP, concentrându-se în special asupra celor care țin de operațiunile aeriene, pentru a se asigura că supravegherea siguranței la transportatorii aerieni din Cambodgia respectă standardele OACI.

⁽¹⁾ JO L 197, 25.7.2008, p. 36.

⁽²⁾ JO L 306, 15.11.2008, p. 47.

- (110) Autoritățile de resort din Cambodgia au informat Comisia că au suspendat AOC-urile următorilor transportatori aerieni: Siem Reap Airways International, în decembrie 2008, și Cambodia Angkor Airways, în februarie 2009. De asemenea, au confirmat că toate AOC-urile eliberate sunt în prezent fie revocate, fie suspendate, cu excepția celor deținute de Helicopter Cambodia și Sokha Airlines.
- (111) Siem Reap Airways International a solicitat ridicarea suspendării AOC-ului. Însă, întrucât autoritățile de resort din Cambodgia au declarat că nu au finalizat încă evaluarea conformității cu cerințele aplicabile, acest transportator aerian trebuie să rămână inclus în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Democratică Congo

- (112) Prin scrisoarea din data de 4 martie 2009, Directorul General pentru Aviație Civilă din Republica Democratică Congo a informat Comisia că unele companii aeriene incluse în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 1131/2008 al Comisiei nu mai sunt în activitate și că următorii transportatori au primit un AOC: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia, Swala Aviation. Acești transportatori, care operează încă servicii aeriene, vor fi supuși unei evaluări în scopul reînnoirii AOC-urilor pe care le dețin.
- (113) Având în vedere cele de mai sus, anexa A a listei comunitare trebuie actualizată în consecință pentru a include transportatorii aerieni cărora autoritățile de resort din Republica Democratică Congo le-au acordat un AOC. Cu toate acestea, în absența unor dovezi care să demonstreze revocarea, anularea sau predarea AOC-urilor deținute de transportatorii aerieni care și-au încetat activitatea, niciunul dintre aceștia nu poate fi eliminat din lista comunitară.
- (114) Mai mult, în această scrisoare, Directorul General pentru Aviație Civilă din Republica Democratică Congo solicita, de asemenea, Comisiei să mute transportatorul Hewa Bora din anexa A în anexa B, pentru a-i permite acestuia să își reia operațiunile pe ruta Kinshasa-Bruxelles cu o aeronavă de tip Boeing 767 cu numărul de înmatriculare 9Q-CJD. Întrucât nu s-a prezentat nicio dovadă a respectării standardelor de siguranță pertinente de către acest operator și de autoritatea responsabilă de supravegherea reglementară și de siguranță, nu se poate lua nicio decizie în acest stadiu și, prin urmare, Hewa Bora Airways trebuie să rămână inclusă în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Angola

- (115) Autoritățile de resort din Angola au solicitat să prezinte în fața Comisiei și a Comitetului pentru Siguranță Aeriană un raport privind progresul înregistrat în implementarea planului de măsuri corective pe care l-au elaborat în vederea soluționării deficiențelor de siguranță constatate de OACI în cadrul programului său universal de auditare a supravegherii siguranței (USOAP). În prezentarea din 26 martie 2009, autoritățile de resort din Angola au menționat în special aspecte legate de modificările aduse în ceea ce privește legislația primară

și legislația privind aviația civilă, organizarea, structura și personalul autorității, emiterea de standarde pentru autorizarea și formarea personalului, operarea aeronavelor și navigabilitatea. În acest sens, acestea au lansat deja procesul de recertificare a tuturor transportatorilor stabiliți în Angola. Mai mult, autoritățile de resort au informat cu privire la modificările aduse legislației naționale în domeniul investigării accidentelor și incidentelor.

- (116) Autoritățile de resort din Angola au afirmat, de asemenea, că transportatorul TAAG continuă să facă obiectul unor schimbări substanțiale la diverse niveluri: operațional, managerial, al calității și al raționalizării costurilor.
- (117) Comisia ia notă de raportul prezentat de autoritățile de resort din Angola și vor examina situația transportatorilor aerieni autorizați în Angola în cadrul unei reuniuni ulterioare a Comitetului pentru Siguranță Aeriană.

Transportatori aerieni din Republica Indonezia

- (118) În urma adoptării unei noi legi a aviației la 12 ianuarie 2009, autoritățile de resort din Indonezia au transmis Comisiei reglementările aplicabile privind siguranța în domeniul aviației civile (*Civil Aviation Safety Regulations* – CASR-uri) și materialele de îndrumare, precum și o actualizare detaliată cu privire la progresul implementării planului de măsuri corective care vizează soluționarea constatărilor făcute de OACI în cadrul programului său universal de auditare a supravegherii siguranței (USOAP).
- (119) La solicitarea Direcției Generale pentru Aviație Civilă a Indoneziei (DGAC), o echipă de experți europeni a întreprins o misiune de anchetă în Indonezia, în perioada 23-27 februarie 2009. În cadrul acestei misiuni s-au făcut vizite de lucru și la patru transportatori aerieni (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia, și Ekspres Transportasi Antarbenua), pentru a controla capacitatea DGAC Indonezia de a asigura supravegherea acestora din punct de vedere al siguranței, în conformitate cu standardele pertinente.
- (120) Raportul misiunii arată că s-au realizat ameliorări considerabile în ceea ce privește structura și personalul DGAC, care par să ofere DGAC capacitatea de a-și îndeplini în mod satisfăcător sarcinile de reglementare și supraveghere. Cu toate acestea, raportul arată totodată că, în ciuda acestor ameliorări, în acest stadiu activitățile de supraveghere nu se desfășoară integral. Sistemul folosit în prezent pentru desfășurarea activităților de supraveghere nu permite luarea măsurilor adecvate în urma constatărilor DGAC cu privire la transportatorii indonezieni. În special, se pare că DGAC nu este în prezent în măsură să urmărească termenul de soluționare a unei probleme constatate, data efectivă a soluționării și dacă s-a acordat vreo prelungire a termenului de soluționare. În consecință, se consideră că, în acest stadiu, nivelul actual de eficacitate al supravegherii efectuate de DGAC cu privire la transportatorii indonezieni este nesatisfăcător și necesită ameliorări.

- (121) Comisia ia notă de fondul diferențelor față de anexa 6 la Convenția de la Chicago, pe care Indonezia le-a notificat la OACI la 20 februarie 2009. Aceste diferențe cuprind lipsa implementării unui număr de cerințe OACI referitoare la anexa 6 care, în anumite cazuri, au un impact direct asupra siguranței în exploatare a transportatorilor indonezieni. Cu toate acestea, Comisia ia notă și de faptul că transportatorii la care echipa de experți europeni a făcut vizite de lucru (cu câteva excepții care privesc anumite aeronave) sunt echipați în conformitate cu cerințele OACI, pe bază voluntară.
- (122) Pe baza criteriilor comune, se apreciază că nivelul actual de eficacitate al activităților de supraveghere efectuate de DGAC nu permite o aplicare adecvată a standardelor de siguranță pertinente și respectarea acestora în mod corespunzător de către transportatorii certificați în Indonezia. În consecință, niciunul dintre transportatorii indonezieni nu poate fi, în acest stadiu, retras de pe lista comunitară. Comisia va păstra o legătură strânsă cu autoritățile de resort din Indonezia în vederea reevaluării eficacității activităților de supraveghere în cadrul următoarei reuniuni a Comitetului pentru Siguranță Aeriană.
- (123) Autoritățile de resort din Indonezia au furnizat Comisiei și o listă actualizată a transportatorilor aerieni care dețin un AOC. În prezent, transportatorii aerieni certificați în Indonezia sunt: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspres Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation,

Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, și Eastindo. Lista comunitară trebuie actualizată în consecință, iar acești transportatori trebuie incluși în anexa A.

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

- (124) Până în prezent, în ciuda solicitărilor specifice formulate de Comisie, acesteia nu i s-a comunicat nicio dovadă privind implementarea integrală a măsurilor corective adecvate nici de către ceilalți transportatori incluși în lista comunitară actualizată la 14 noiembrie 2008, nici de către autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni respectivi. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că respectivii transportatori aerieni trebuie să facă în continuare obiectul unei interdicții de exploatare (anexa A) sau, după caz, al unor restricții de exploatare (anexa B).
- (125) Măsurile prevăzute de 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 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, 8 aprilie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Membru al Comisiei

ANEXA A

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

Denumirea persoanei juridice 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	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republica Kazahstan
Air Koryo	Necunoscut	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană (RPDC)
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Republica Sudan
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Republica Islamică Afganistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republica Kazahstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Republica Kazahstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republica Kazahstan
MOTOR SICH	025	MSI	Ucraina
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Regatul Thaiandei
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republica Kazahstan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regatul Cambodgia
Silverback Cargo Freighters	Necunoscut	VRB	Republica Rwanda
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republica Kazahstan
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucraina
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, incluzând			Republica Angola
AEROJET	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
AIR GEMINI	02/2008	Necunoscut	Republica Angola
Air Gicango	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola

⁽¹⁾ Transportatorilor aeriени enumerați în anexa A li se poate permite să își exercite drepturile de trafic dacă folosesc aeronave închiriate în sistem *wet lease* aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță pertinente.

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
AIR JET	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
AIR NAVE	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
ALADA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
Diexim	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
HELIANG	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	11/2008	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
RUI & CONCEICAO	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
SAL	Necunoscut	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	14/2008	Necunoscut	Republica Angola
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, incluzând			Republica Benin
AERO BENIN	PEA Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Necunoscut	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republica Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Necunoscut	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin

Denumirea persoanei juridice 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	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), incluzând			Republica Democratică Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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/TVC/036/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
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/TVC/026/08	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/TVC/035/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea persoanei juridice 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	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Republica Democratică Congo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Semnătură ministerială (ordonanța nr. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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/TVC/025/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea persoanei juridice 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	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
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/TVC/044/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
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/TVC/039/08	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, incluzând			Guineea Ecuatorială
Cronos AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	Necunoscut	CEL	Guineea Ecuatorială
EGAMS	Necunoscut	EGM	Guineea Ecuatorială
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guineea Ecuatorială
General work aviacion	002/ANAC	indisponibil	Guineea Ecuatorială
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Guineea Ecuatorială
GUINEA AIRWAYS	738	indisponibil	Guineea Ecuatorială
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, incluzând			Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice 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	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Necunoscut	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Necunoscut	Republica Indonezia
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Necunoscut	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Necunoscut	Republica Indonezia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Necunoscut	Republica Indonezia
CARDIG AIR	121-013	Necunoscut	Republica Indonezia
DABI AIR	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Necunoscut	Republica Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republica Indonezia
EASTINDO	135-038	Necunoscut	Republica Indonezia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Necunoscut	Republica Indonezia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Republica Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	Necunoscut	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Necunoscut	Republica Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
LINUS AIRWAYS	121-029	Necunoscut	Republica Indonezia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Republica Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Republica Indonezia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Necunoscut	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice 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	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
NYAMAN AIR	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republica Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	Republica Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Necunoscut	Republica Indonezia
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	Republica Indonezia
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Republica Indonezia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Necunoscut	Republica Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Necunoscut	Republica Indonezia
TRAVEL EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Necunoscut	Republica Indonezia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, incluzând			Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Republica Kârgâzstan

Denumirea persoanei juridice 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	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
Click Airways	11	CGK	Republica Kârgâzstan
DAMES	20	DAM	Republica Kârgâzstan
EASTOK AVIA	15	Necunoscut	Republica Kârgâzstan
Golden Rule Airlines	22	GRS	Republica Kârgâzstan
ITEK Air	04	IKA	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republica Kârgâzstan
Kyrgyzstan	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MAX Avia	33	MAI	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	Necunoscut	Republica Kârgâzstan
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Republica Kârgâzstan
Sky Way air	21	SAB	Republica Kârgâzstan
Tenir Airlines	26	TEB	Republica Kârgâzstan
Trast Aero	05	TSJ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	Necunoscut	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia			Liberia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția Gabon Airlines și Afrijet, incluzând			Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Necunoscut	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Republica Gaboneză
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Necunoscut	Republica Gaboneză
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Necunoscut	Republica Gaboneză

Denumirea persoanei juridice 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	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, incluzând			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Swaziland, incluzând:			Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Necunoscut	RFC	Swaziland
Jet Africa Swaziland	Necunoscut	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Necunoscut	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Necunoscut	Necunoscut	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Necunoscut	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland

ANEXA B

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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului	Tipul aeronavei	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă este disponibilă, seria motorului	Statul de înmatriculare
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republica Gaboneză	Întreaga flotă, exceptând: 2 aeronave de tip Falcon 50; 1 aeronavă de tip Falcon 900	Întreaga flotă, exceptând: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republica Gaboneză
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Întreaga flotă, exceptând: LET 410 UVP	Întreaga flotă, exceptând: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES ⁽²⁾	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Întreaga flotă, exceptând: 1 aeronavă de tip Boeing B-767-200	Întreaga flotă, exceptând: TR-LHP	Republica Gaboneză

⁽¹⁾ Afrijet este autorizat să folosească numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale actuale în cadrul Comunității Europene.

⁽²⁾ Gabon Airlines este autorizat să folosească numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale actuale în cadrul Comunității Europene.

⁽¹⁾ Transportatorilor aeriени enumerați în anexa B li se poate permite să își exercite drepturile de trafic dacă folosesc aeronave închiriate în sistem *wet lease* aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță pertinente.