

REGULAMENTUL (CE) NR. 619/2009 AL COMISIEI

din 13 iulie 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, menționată în capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽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. Având în vedere aceste aspecte, lista comunitară trebuie actualizată.
- (3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie, atunci când acest lucru nu a fost posibil, prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea reglementară a acestora, indicând principalele fapte și considerente care ar urma să stea 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 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) Comisia, precum și, în anumite cazuri, unele dintre statele membre au consultat autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni în cauză.
- (6) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 trebuie modificat în consecință.

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 pe domenii specifice, efectuate de autoritățile aeronautice naționale respective, unele state membre au luat anumite măsuri de executare. Acestea au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranța Aeriană cu privire la măsurile respective: autoritățile competente din Grecia au anunțat că transportatorului EuroAir Ltd i-a fost retras certificatul de operator aerian (AOC) la 8 mai 2009; autoritățile competente din Suedia au anunțat că la 23 ianuarie 2009 au retras AOC-ul transportatorului Nordic Airways AB („Regional”), iar la 31 martie 2009, pe cel al transportatorului Fly Excellence AB.

One Two Go Airlines și Orient Thai Airlines*One Two Go Airlines*

- (8) La 8 aprilie 2009, autoritățile competente din Thailanda (Departamentul Aviației Civile din Thailanda – DAC Thailanda) au informat Comisia că au revocat AOC-ul transportatorului One Two Go. Deși transportatorul respectiv a formulat recurs împotriva ordinului de revocare, DAC Thailanda a reafirmat acest ordin la 4 mai 2009.
- (9) Prin urmare, având în vedere faptul că operatorul și-a pierdut AOC-ul și că, în consecință, licența de exploatare nu poate fi considerată valabilă, pe baza criteriilor comune, se apreciază că One Two Go nu mai este „transportator aerian” în sensul articolului 2 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și că, prin urmare, trebuie exclus din anexa A.

⁽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.

Orient Thai Airlines

(10) În conformitate cu dispozițiile Regulamentului (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 ⁽¹⁾, DAC Thailanda a prezentat Comisiei informații referitoare la eficacitatea măsurilor corective luate de transportatorul Orient Thai, precum și a măsurilor luate de DAC Thailanda pentru a soluționa deficiențele de siguranță constatate anterior, care au dus la suspendarea operațiunilor efectuate de către transportator cu aeronave de tip MD-80 pentru o perioadă de 75 de zile, până la 7 octombrie 2008.

(11) Pe baza acestor informații, Comisia consideră că nu este necesar să se ia nicio măsură suplimentară.

Transportatori aerieni din Ucraina*Supravegherea generală a siguranței transportatorilor aerieni din Ucraina*

(12) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 298/2009, o echipă de experți europeni au efectuat o vizită în Ucraina în perioada 25-29 mai 2009, pentru a verifica starea implementării planului de măsuri prezentat de autoritățile competente din Ucraina, menit să îmbunătățească atât supravegherea, cât și situația siguranței celor doi transportatori aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității – Ukraine Cargo Airways și Ukrainian Mediterranean Airlines. De asemenea, pentru a verifica modul de exercitare a supravegherii de către Administrația Aeronautică de Stat din Ucraina, echipa de experți a CE a avut o reuniune cu doi transportatori – South Airlines și Khors Air Company, care operează pe teritoriul Comunității și care au făcut obiectul unor controale la sol în Comunitate și în alte state participante la Conferința Europeană a Aviației Civile (ECAC).

(13) Administrația Aeronautică de Stat a înregistrat progrese limitate în ceea ce privește implementarea planului său de măsuri. Toate măsurile (12/12) identificate de Administrația Aeronautică de Stat în planul său de măsuri, prezentat la 31 mai 2008, menit să îmbunătățească modul de exercitare a supravegherii, rămân deschise până în prezent. Nicio certificare nu s-a efectuat în conformitate cu cerințele anunțate de Administrația Aeronautică de Stat, legislația corespunzătoare nu a fost promulgată, iar măsurile corective nu vor fi finalizate decât, cel mai devreme, în iulie 2011, în timp ce anumite măsuri vor fi implementate abia în 2015.

(14) Implementarea planului de măsuri este direct legată de complexitatea sistemului juridic din Ucraina, care nu permite identificarea clară a standardelor utilizate pentru aprobarea aeronavelor și a operatorilor, și nici verificarea conformității efective a acestora cu anexele Organizației Internaționale a Aviației Civile (OACI). Acest fapt a fost confirmat în cadrul reuniunii cu cei patru operatori.

(15) De asemenea, raportul vizitei arată că autoritățile competente din Ucraina nu dispun de suficient personal calificat pentru a efectua supravegherea a 74 de deținători de AOC-uri (navigabilitate și operațiuni). Implementarea activităților de supraveghere continuă nu a putut fi demonstrată pe deplin, iar comentariile formulate de autoritățile competente din Ucraina la finalul vizitei nu au putut clarifica aceste aspecte. De asemenea, o reexaminare atentă a sistemului de AOC-uri utilizat de autoritățile competente din Ucraina arată că acest sistem nu permite identificarea clară a reglementărilor/standardelor care se aplică pentru certificare, nici cunoașterea cu exactitate a flotelor care dețin autorizații de exploatare și a tipului de autorizații deținute.

(16) Comentariile prezentate de autoritățile competente din Ucraina nu au fost suficiente pentru a anula constatările făcute pe parcursul vizitei. Diversele măsuri corective anunțate de autoritățile respective vor trebui monitorizate îndeaproape și evaluate periodic, ținându-se seama și de rezultatele vizitei USOAP efectuate de OACI în iunie 2008. De asemenea, ca urmare a vizitei, autoritățile competente din Ucraina au prezentat un nou plan de măsuri corective, a cărui implementare depinde de adoptarea unei noi legi a aviației în Ucraina, programată pentru 2010. În consecință, normele de implementare nu vor fi finalizate decât în a doua jumătate a anului 2011 în ceea ce privește operațiunile aeronavelor, la sfârșitul anului 2012 în ceea ce privește certificarea echipajelor de zbor și la sfârșitul anului 2015 în ceea ce privește menținerea navigabilității.

(17) În lumina rezultatelor vizitei și a prezentărilor făcute în cadrul reuniunii Comitetului pentru Siguranța Aeriană de la 1 iulie 2009, Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape implementarea acestor măsuri și să coopereze cu autoritățile competente din Ucraina, acordându-le acestora sprijin pentru ameliorarea supravegherii și pentru abordarea oricăror neconformități. În plus, statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță corespunzătoare, acordând prioritate inspecțiilor la sol efectuate pe aeronavele transportatorilor autorizați în Ucraina, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008 al Comisiei ⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

(18) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 298/2009, transportatorul a fost invitat să prezinte informații pertinente, inclusiv măsurile corective pentru remediarea deficiențelor de siguranță constatate anterior. Autoritățile competente din Ucraina au prezentat informații pentru a clarifica măsurile luate în privința AOC-ului transportatorului. Motor Sich a prezentat documentația la 4 iunie 2009, declarând că a efectuat o analiză a cauzelor fundamentale și că a elaborat măsuri corective pentru a soluționa deficiențele de siguranță.

⁽¹⁾ JO L 95, 9.4.2009, p. 16.

⁽²⁾ JO L 109, 19.4.2008, p. 7.

Această analiză și aceste măsuri corective au fost aprobate de autoritățile competente din Ucraina. De asemenea, printr-o scrisoare trimisă la data de 15 iunie, compania a prezentat măsurile corective autorităților competente din Franța care au inspectat ⁽¹⁾ aeronava AN-12 (UR-11819). Planul de măsuri corective indică faptul că manualele și documentația companiei (manualul de operațiuni și manualul de zbor) au fost modificate pentru a se conforma standardelor OACI și pentru a permite o pregătire corectă pentru zbor.

(19) Cu toate acestea, formarea piloților și a echipajului cu scopul de a garanta aplicarea eficientă a manualelor și a procedurilor revizuite nu este suficientă pentru a se asigura o acoperire corespunzătoare a gamei variate de schimbări. În plus, Comisia nu a primit de la autoritățile competente din Ucraina nicio informație care să indice verificarea stadiului implementării măsurilor respective și finalizarea efectivă a acestora, în scopul soluționării durabile a deficiențelor de siguranță constatate.

(20) În lumina acestor constatări și pe baza criteriilor comune, Comisia consideră că, în acest stadiu, transportatorul Motor Sich nu respectă standardele de siguranță corespunzătoare și că, prin urmare, trebuie menținut în anexa A.

Ukraine Cargo Airways

(21) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 298/2009, echipa de experți a CE a efectuat o vizită acestui transportator la 27 mai 2009. Din raportul vizitei reiese că flota companiei Ukraine Cargo Airways (UCA) s-a redus considerabil pe parcursul unui singur an, de la 20 de aeronave la începutul anului 2008 (zece aeronave de tip IL-76, trei de tip AN-12, trei de tip AN-26, trei elicoptere de tip MIL-8 și o aeronavă de tip Tupolev Tu-134), la 4 aeronave în momentul vizitei (două de tip IL-76, una de tip AN-12 și una de tip AN-26). Dintre cele 4 aeronave specificate în AOC, doar o singură aeronavă de tip IL-76 (UR-UCC) se află în stare bună de navigabilitate, celelalte trei aeronave având certificate de navigabilitate expirate. Transportatorul a afirmat că niciuna din celelalte aeronave nu mai sunt navigabile și nu sunt exploatate în niciun fel.

(22) Potrivit raportului, UCA a realizat progrese semnificative în ceea ce privește implementarea planului de măsuri corective pe care l-a prezentat Comisiei la 1 aprilie 2008. Raportul respectiv indică faptul că 19 dintre cele 22 de măsuri programate au fost finalizate. Politica în domeniul siguranței și documentația aferentă au fost revizuite și îmbunătățite. A fost creat un departament intern pentru inspecții în materie de siguranță. A fost îmbunătățită starea tehnică a aeronavelor. Procedurile de formare a echipajului au fost revizuite și îmbunătățite. Cu toate acestea, 3 dintre măsurile propuse în planul de măsuri corective rămân încă deschise, problema cea mai gravă fiind faptul că aeronavele de tip IL-76, AN-12 și AN-26 nu sunt echipate cu măști de oxigen pentru utilizare imediată, după cum prevăd normele OACI în cazul zborurilor care depășesc o anumită altitudine.

(23) De asemenea, raportul evidențiază existența unor deficiențe semnificative de siguranță în domeniul exploatarei, al formării și controlului, al menținerii navigabilității și al

întreținerii. În plus, sistemul de management al calității este deficitar, deoarece nu există nicio garanție că problemele constatate în urma auditului intern sau de autoritățile competente din Ucraina sunt corectate și verificate înainte de finalizare și nici nu se asigură analiza sistematică a deficiențelor. Aceste constatări provoacă îndoieli cu privire la sustenabilitatea măsurilor corective puse în aplicare de către companie după impunerea interdicției de exploatare.

(24) Compania a fost invitată să își prezinte observațiile. La 10 iunie, UCA a prezentat documente pentru a răspunde constatărilor făcute pe parcursul vizitei. Dintre cele 16 noi constatări făcute pe parcursul vizitei, una ar putea fi finalizată în mod eficient după examinarea documentației prezentate de către companie. În privința a două constatări referitoare la manualul de operațiuni și la AOC-ul pe care îl deține, compania a indicat faptul că a trimis spre aprobare autorităților competente din Ucraina modificările aduse manualului de operațiuni și că a solicitat o limitare a nivelului de zbor specificat în AOC, în ceea ce privește aeronavele de tip AN-12 (UR-UCN) și AN-26 (UR-UDM).

(25) Comisia nu a primit nicio informație referitoare la aprobarea modificărilor (limitărilor) solicitate de companie. De asemenea, la data de 1 iulie, transportatorul a solicitat o audiență și a trimis observații Comisiei și Comitetului pentru Siguranța Aeriană, indicând faptul că, din totalul de 51 de măsuri corective, au mai rămas 15 care urmează să fie implementate până la sfârșitul lunii august 2009, după care autoritățile competente din Ucraina vor efectua verificarea. Comisia își rezervă dreptul de a proceda la verificarea implementării măsurilor corective de către transportator.

(26) În lumina acestor constatări, Comisia consideră că, în acest stadiu, pe baza criteriilor comune, compania nu respectă standardele de siguranță corespunzătoare și, prin urmare, trebuie menținută în anexa A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(27) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 298/2009, echipa de experți a CE a efectuat o vizită acestui transportator la 28 mai 2009. Raportul vizitei indică faptul că UMAir a realizat îmbunătățiri semnificative în ceea ce privește sistemul de documentație, care a fost revizuit în întregime. A fost creat un departament pentru siguranță și a fost stabilit un punct focal pentru inspecțiile SAFA. Procedurile de formare au fost, de asemenea, revizuite și îmbunătățite. Cu toate acestea, deși UMAir susține că a finalizat implementarea planului său de măsuri corective, fapt confirmat autoritățile competente din Ucraina, echipa CE, în urma analizării unui eșantion de măsuri corective, a constatat că se mențin anumite deficiențe. Măsurile corective luate de UMAir în ceea ce privește lista de încărcare/indexul de bază nu par a fi aplicate efectiv pentru toate tipurile de aeronave specificate în AOC. Unele măsuri de remediere a deficiențelor constatate pe parcursul inspecțiilor SAFA nu sunt corectate în mod sistematic, inclusiv determinarea cauzelor fundamentale ale acestor deficiențe (scurgeri de ulei pe motor, lipsa unor șuruburi, limitarea performanței în lista echipamentului minim etc.).

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564.

(28) În plus, au fost constatate probleme semnificative de siguranță în domeniul operațiilor și al menținerii navigabilității, al întreținerii și al ingineriei tehnice: nu este prevăzută o procedură clară pe care echipajul de zbor al UMAir să o aplice în caz de avariere a motorului în timpul zborului (coborâre progresivă), iar din manualul de operațiuni lipsește procedura de declarare a stării de urgență atunci când, în timpul zborului, cantitatea de carburant preconizată/calculată pentru aterizare se dovedește a fi inferioară cantității minime. De asemenea, nu a putut fi prezentată nicio dovadă a conformității unei aeronave (UR-CFF) și a motorului acesteia cu directivele privind navigabilitatea, s-au constatat diverse deficiențe la aeronavele de tip DC-9 și MD 83, iar normele prevăzute în programul pentru prevenirea și controlul coroziunii (CPCP, normele privind identificarea nivelului de coroziune și raportarea) nu sunt respectate. În ceea ce privește sistemul de calitate al transportatorului, echipa CE a constatat în raportul său că acesta nu a putut demonstra faptul că toate aspectele legate de întreținere și de procesele operaționale de zbor sunt auditate periodic; măsurile implementate nu țin întotdeauna seama de cauzele fundamentale și nu există un sistem global pentru verificarea constatărilor deschise (constatări ale auditurilor interne și externe, inclusiv ale Administrației Aeronautice de Stat din Ucraina).

(29) Compania a fost invitată să își prezinte observațiile. La 1 iulie 2009, în cadrul reuniunii Comitetului pentru Siguranța Aeriană, UMAir a prezentat un plan de măsuri corective aprobat de autoritățile competente din Ucraina. Planul de măsuri corective a fost elaborat pentru a aborda deficiențele de siguranță constatate pe parcursul vizitei. Cu toate acestea, datele prezentate de transportator nu au permis soluționarea constatărilor făcute pe parcursul vizitei, în special în domeniul menținerii navigabilității. Comisia își rezervă dreptul de a proceda la verificarea implementării măsurilor corective de către transportator.

(30) În lumina acestor constatări, Comisia consideră că, în acest stadiu, pe baza criteriilor comune, compania nu respectă standardele de siguranță corespunzătoare și, prin urmare, trebuie menținută în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Kazahstan

(31) Există dovezi certe cu privire la incapacitatea autorităților responsabile cu supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan de a implementa și de a aplica standardele de siguranță corespunzătoare, după cum demonstrează rezultatele auditului realizat de OACI în cadrul programului de evaluare universală a supravegherii siguranței (USOAP).

(32) Ca urmare a auditului USOAP din Kazahstan, realizat în aprilie 2009, OACI a transmis tuturor statelor părți la Convenția de la Chicago constatările sale cu privire la existența unor probleme semnificative de siguranță care afectează supravegherea siguranței transportatorilor și aeronavelor înregistrate în Kazahstan, una dintre aceste

probleme fiind legată de exploatare⁽¹⁾, iar cealaltă, de navigabilitate⁽²⁾; potrivit constatărilor respective, procesul de certificare utilizat în Kazahstan pentru eliberarea unui AOC nu abordează toate dispozițiile aplicabile ale anexei 6 a OACI. Majoritatea AOC-urilor existente au fost eliberate fără implicarea unui inspector de navigabilitate calificat. În special, în cadrul procesului de certificare nu sunt abordate următoarele aspecte: prezentarea de programe de întreținere, revizuirea listelor echipamentului minim (MEL), îndeplinirea cerințelor privind menținerea navigabilității pentru eliberarea aprobărilor pentru operațiuni specifice, precum ETOPS și CAT III. În plus, majoritatea certificatelor de navigabilitate au fost eliberate fără a se realiza inspecția tehnică a aeronavelor, iar autoritățile competente din Kazahstan nu au efectuat inspecții periodice ale aeronavelor. Planurile de măsuri corective propuse de autoritățile respective au fost considerate inacceptabile de OACI, întrucât nu prevăd date precise de implementare a măsurilor corective de urgență pentru soluționarea acestor probleme semnificative de siguranță.

(33) Având în vedere cele două constatări în materie de siguranță, publicate la scurt timp după vizita efectuată de OACI, precum și rapoartele SAFA, Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile competente din Kazahstan, exprimând preocupări serioase cu privire la siguranța în exploatare a transportatorilor aerieni licențiați în acest stat și solicitând clarificări cu privire la măsurile luate de autoritățile competente pentru a răspunde constatărilor formulate de OACI și celor făcute pe parcursul inspecțiilor SAFA.

(34) În perioada 5-29 iunie 2009, autoritățile din Kazahstan au prezentat documentația solicitată, iar la 30 iunie au susținut o prezentare în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană. În cadrul prezentării, autoritățile competente din Kazahstan au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranța Aeriană că a fost elaborat un plan de măsuri corective pentru a aborda deficiențele constatate de OACI și că au fost inițiate primele etape ale implementării acestuia, pentru a permite îndeplinirea tuturor cerințelor OACI privind siguranța, dacă este posibil, în iunie 2010. În ceea ce privește soluționarea celor două probleme semnificative de siguranță publicate de OACI, aceasta nu este prevăzută înainte de luna decembrie 2009. De asemenea, autoritățile competente din Kazahstan au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranța Aeriană că vor prezenta rapoarte trimestriale cu privire la stadiul implementării măsurilor corective propuse OACI.

(35) În plus, autoritățile competente din Kazahstan au clarificat faptul că au fost eliberate, în total, 69 de AOC-uri și că s-au luat măsuri pentru a suspenda sau revoca 11 dintre acestea la 1 aprilie 2009. Cu toate acestea, există încă incertitudini în legătură cu măsurile de executare implementate pentru a remedia problemele semnificative de siguranță constatate de OACI, deoarece suspendările/revocările prezentate de autoritățile competente din Kazahstan au fost realizate înainte de auditul USOAP efectuat de OACI, nu a fost prezentată

⁽¹⁾ Constatarea OPS/01 a OACI.

⁽²⁾ Constatarea AIR/01 a OACI.

nicio dovadă a revocării efective a AOC-urilor respective, iar unele dintre AOC-urile a căror revocare a fost semnalată la 1 aprilie 2009, continuă să fie valabile la 1 iunie 2009. De asemenea, autoritățile competente din Kazahstan au recunoscut că, în prezent, legislația națională permite exploatarea aeronavelor în mod simultan de către doi sau mai mulți operatori, fără a desemna, așadar, în mod clar entitatea responsabilă cu navigabilitatea și exploatarea aeronavelor respective.

- (36) Transportatorul Berkut State Airline, certificat în Kazahstan, a solicitat să fie audiat de Comisie și de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, iar audierea a avut loc la 30 iunie 2009. În cadrul acestei audieri, transportatorul nu a prezentat un plan de măsuri cuprinzător, menit să asigure respectarea standardelor de siguranță și să risipească orice confuzie în privința transportatorului BEK Air, denumit anterior Berkut Air, care figurează în anexa A din aprilie 2009. Berkut State Airline a indicat, de asemenea, că intenționează să înceteze operațiunile comerciale și exploatarea aeronavelor vechi.
- (37) Autoritățile competente din Kazahstan nu au prezentat nicio informație cu privire la certificatele deținute de transportatorul BEK Air, denumit anterior Berkut Air, și nici cu privire la implementarea măsurilor corective menite să soluționeze deficiențele de siguranță care au dus la includerea acestui transportator în anexa A în aprilie 2009; de asemenea, autoritățile respective nu au prezentat dovezi prin care să demonstreze că transportatorul respectiv face obiectul unor măsuri de executare.
- (38) Autoritățile competente din Kazahstan au informat Comitetul pentru Siguranța Aeriană cu privire la existența unui al treilea transportator denumit Berkut KZ, dar nu au prezentat nicio informație cu privire la certificatele deținute de acesta.
- (39) Transportatorul SCAT, certificat în Kazahstan, a solicitat, cu întârziere, să fie audiat de Comisie și de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, iar audierea a avut loc la 30 iunie 2009. În cadrul acestei audieri, transportatorul a recunoscut că unele dintre aeronave, precum cea de tip Yak 42, cu numărul de înmatriculare UP-Y4210, sunt exploatare și de alți transportatori certificați în Kazahstan, fără a desemna, așadar, în mod clar entitatea responsabilă cu navigabilitatea și cu exploatarea aeronavelor respective. În plus, transportatorul și autoritățile competente din Kazahstan nu au prezentat dovezi referitoare la faptul că menținerea navigabilității și întreținerea aeronavelor de tip Boeing B-737-522 și B-757-204, înmatriculate în Lituania (cu numerele de înmatriculare: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB și LY-FLG) se efectuează în conformitate cu reglementările europene aplicabile.

- (40) Comisia recunoaște eforturile depuse în vederea reformării sistemului aeronautic civil din Kazahstan și primele măsuri luate pentru a aborda deficiențele de siguranță constatate de OACI. Cu toate acestea, pe baza criteriilor comune, până la implementarea efectivă a măsurilor corective adecvate, menite să remedieze problemele semnificative de siguranță constatate de OACI, se consideră că, în stadiul actual, autoritățile competente din Kazahstan nu sunt capabile să implementeze și să aplice standardele de siguranță corespunzătoare în cazul tuturor transportatorilor aerieni care fac obiectul controlului reglementar al acestora. Prin urmare, toți transportatorii aerieni certificați în Kazahstan trebuie să facă obiectul unei interdicții de exploatare și, în consecință, să fie incluși în anexa A, cu excepția transportatorului aerian Air Astana.

Air Astana

- (41) Transportatorul Air Astana, certificat în Kazahstan, a solicitat să fie audiat de Comisie și de Comitetul pentru Siguranța Aeriană, iar audierea a avut loc la 30 iunie 2009. În cadrul acestei audieri, transportatorul a prezentat o serie cuprinzătoare de măsuri corective și o analiză a cauzelor fundamentale, menite să abordeze numeroasele deficiențe de siguranță ale transportatorului, identificate de Germania ⁽¹⁾, Țările de Jos ⁽²⁾, Regatul Unit ⁽³⁾, precum și de alte state participante la ECAC ⁽⁴⁾ pe parcursul inspecțiilor la sol, efectuate în cadrul programului SAFA. În ceea ce privește starea de siguranță a flotei, toate aeronavele specificate în AOC-ul transportatorului sunt înregistrate în afara Kazahstanului (Aruba). Autoritatea competentă din Aruba este responsabilă cu supravegherea aeronavelor care alcătuiesc flota transportatorului Air Astana, în conformitate cu dispozițiile anexelor 1 și 8 la Convenția de la Chicago, precum și ale anexei 6 în ceea ce privește aspectele legate de menținerea navigabilității.
- (42) Având în vedere cele de mai sus, nu se consideră necesară includerea transportatorului Air Astana în anexa A. Cu toate acestea, luând în considerare rezultatele inspecțiilor recente la sol ⁽⁵⁾, efectuate pe aeroporturile comunitare în cadrul programului SAFA, precum și angajamentul statelor membre de a spori în continuare numărul controalelor la sol ale aeronavelor exploatare de Air Astana pe teritoriul Comunității, Comisia consideră oportună instituirea unei supravegheri specifice, în condiții stricte, a operațiunilor transportatorului Air Astana efectuate pe teritoriul Comunității și, prin urmare, că operațiunile acestuia trebuie limitate strict la nivelul actual și la aeronavele utilizate în prezent. Prin urmare, pe baza criteriilor comune și în condițiile menționate, transportatorul respectiv trebuie inclus în anexa B.

⁽¹⁾ LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

⁽²⁾ CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

⁽³⁾ CAA-UK-2008-187.

⁽⁴⁾ DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.

⁽⁵⁾ LBA/D-2009-332.

Transportatori aerieni din Zambia

- (43) Ca urmare a suspendării operațiunilor transportatorului național *Zambian Airways* din Zambia în ianuarie 2009 și a publicării de către OACI a unei probleme semnificative de siguranță în februarie 2009, după vizita de audit USOAP cu privire la exploatarea, certificarea și supravegherea aeronavelor de către Autoritatea Aeronautică Civilă din Zambia, în aprilie 2009, Comisia a solicitat informații autorităților în cauză pentru a verifica implementarea măsurilor corective pentru soluționarea problemei respective. Problema semnificativă de siguranță constă în faptul că Departamentul Aviației Civile (DAC) din Zambia a eliberat douăzeci și unu de permise de serviciu aerian unor operatori aerieni comerciali, unii dintre aceștia fiind inclusiv autorizați să efectueze operațiuni internaționale. Aceste permise de serviciu aerian abordează mai mult aspecte economice decât aspecte legate de siguranță. Deținătorii acestor permise de serviciu aerian operează zboruri internaționale, deși nu s-au efectuat inspecțiile privind exploatarea și navigabilitatea, prevăzute înaintea eliberării unui AOC. În plus, rapoartele privind inspecțiile periodice ale DAC semnaleză existența unor deficiențe de siguranță, fără a specifica dacă au fost soluționate.
- (44) Informațiile prezentate de autoritățile din Zambia în mai 2009 nu fac nicio referire la măsurile corective urgente, necesare pentru a soluționa problema semnificativă de siguranță constatată de OACI. În special, nu s-au prezentat nici planuri și nici proceduri de certificare, nici norme și nici reglementări care să urmărească îndeplinirea cerințelor OACI privind certificarea din anexa 6 la Convenția de la Chicago. De asemenea, nu există nicio dovadă a impunerii unor limitări „permiselor de serviciu aerian” din Zambia și nici documente justificative privind procesul de certificare prevăzut în anexa 6 a OACI.
- (45) Documentația suplimentară trimisă de autoritățile competente din Zambia la 1 iunie 2009 nu a demonstrat nici că AOC (Z/AOC/001/2009), eliberat la 29 mai 2009 transportatorului *Zambezi Airlines*, certificat în Zambia, îndeplinește cerințele OACI și nici că a fost abordată problema siguranței. Problema de siguranță identificată de OACI se menține și în prezent.
- (46) În lumina acestor constatări și având în vedere riscul potențial pe care această situație îl poate prezenta pentru siguranța în exploatarea transportatorilor aerieni certificați în Zambia care sunt autorizați să efectueze zboruri internaționale, Comisia consideră că, pe baza criteriilor comune, toți transportatorii certificați în Zambia trebuie incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Indonezia

- (47) Direcția Generală a Aviației Civile (DGAC) din Indonezia a prezentat Comisiei dovezi referitoare la faptul că, la 10 iunie 2009, în temeiul noilor reglementări privind siguranța în domeniul aviației civile din Indonezia, s-au eliberat noi AOC-uri transportatorilor aerieni *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines*, și *Ekspres Transportasi Antarbenua* (cu denumirea

comercială de *Premiair*). În special, transportatorilor *Garuda* și *Airfast* li s-au eliberat noi AOC-uri, valabile doi ani, ca urmare a unui audit și a unei proceduri de recertificare complete. *Mandala* și *Premi Air* au făcut obiectul unui audit limitat la noile cerințe prevăzute de noile reglementări privind siguranța în domeniul aviației civile.

- (48) La cererea DGAC din Indonezia, o echipă de experți din CE a efectuat o vizită de documentare în această țară, în perioada 15-18 iunie 2009, pentru a verifica dacă, în prezent, se desfășoară activități complete de supraveghere și dacă sistemul activităților de supraveghere a fost actualizat pentru a permite monitorizarea adecvată a constatărilor făcute de DGAC cu privire la transportatorii din Indonezia. În acest context, au fost inspecțiați, de asemenea, doi transportatori aerieni (*Mandala Airlines* și *Premi Air*) pentru a se verifica dacă DGAC din Indonezia poate asigura supravegherea siguranței acestora, în conformitate cu standardele corespunzătoare (noile reglementări privind siguranța în domeniul aviației civile).
- (49) Vizita a arătat că actualul nivel al eficacității DGAC în ceea ce privește supravegherea celor patru transportatori menționați anterior, împreună cu recertificarea acestora, reprezintă o garanție a îndeplinirii noilor cerințe și este considerat adecvat. Sistemul de supraveghere a fost ameliorat pentru a permite monitorizarea adecvată a constatărilor DGAC la transportatorii din Indonezia. DGAC a elaborat un sistem pentru gestionarea eficientă a informațiilor obținute din activitățile de supraveghere și, în consecință, pentru identificarea datei propuse pentru finalizarea unei constatări, precum și pentru orice prelungire acordată de DGAC, și a datei la care acestea au loc efectiv.
- (50) În plus, diferențele față de anexa 6 la Convenția de la Chicago, care au fost comunicate OACI de către DGAC la 20 februarie 2009 și care ar putea avea un efect negativ asupra siguranței în exploatarea transportatorilor din Indonezia, au fost eliminate la 25 martie 2009. Ca urmare a reviziei tehnice efectuate de DGAC, la 28 mai 2009, a fost trimisă OACI o nouă notificare conținând nu număr limitat de diferențe. Standardele OACI urmează să se aplice transportatorilor aerieni din Indonezia de la 30 noiembrie 2009; totuși, aceste standarde recent adoptate se aplică deja transportatorilor *Garuda*, *Mandala*, *Premiair* și *Airfast* de la 10 iunie 2009 – data eliberării noilor AOC-uri.
- (51) DGAC a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranța Aeriană, iar audierea a avut loc la 30 iunie 2009. DGAC a informat Comisia că aeronava de tip *Embraer EMB-120*, cu numărul de înmatriculare *PK-RJC*, exploatată de *Premi Air* nu este, în momentul de față, echipată cu *TCAS*, după cum prevăd noile reglementări privind siguranța în domeniul aviației civile și că instalarea acestui echipament trebuie finalizată până la 30 noiembrie 2009. Aceste informații sunt specificate în mod clar în AOC-ul transportatorului, așa cum reiese din raportul echipei de experți europeni.

- (52) Pe baza criteriilor comune, se apreciază că nivelul actual al eficacității activităților de supraveghere efectuate de DGAC permite o aplicare adecvată a standardelor de siguranță pertinente și respectarea acestora în mod corespunzător de către cei patru transportatori care au făcut obiectul procesului de recertificare: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines și Ekspres Transportasi Antarbenua (cu denumirea comercială de Premiair). Ca urmare, acești patru transportatori aerieni trebuie reținuți din anexa A. Toți ceilalți transportatori din Indonezia trebuie menținuți, în acest stadiu, în anexa A. Comisia va păstra o legătură strânsă cu autoritățile competente din Indonezia în urma recertificării altor transportatori din această țară.
- (53) Autoritățile competente din Indonezia au prezentat Comisiei și o listă actualizată a transportatorilor aerieni deținători ai unui AOC. În prezent, transportatorii aerieni certificați în Indonezia, pe lângă cei patru transportatori menționați anterior, sunt: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, 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, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport și Eastindo. Lista comunitară trebuie actualizată în consecință, iar acești transportatori trebuie incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Angola

TAAG Angola Airlines

- (54) Autoritățile competente din Angola (INAVIC) au informat Comisia că transportatorului aerian TAAG Angola Airlines i s-a acordat un nou AOC, în conformitate cu reglementările privind siguranța în domeniul aviației din Angola, la 28 mai 2009, ca urmare a unei proceduri complete de recertificare.
- (55) La cererea autorităților competente din Angola (INAVIC), precum și a transportatorului TAAG Angola Airlines, o echipă de experți europeni au efectuat o vizită de documentare în Angola, în perioada 8-11 iunie 2009. Vizita a confirmat faptul că s-a înregistrat un progres semnificativ în direcția respectării standardelor OACI. INAVIC a finalizat 66 %, iar TAAG, 75 % din constatările făcute în cursul precedentei vizite de documentare efectuate de reprezentanții UE în februarie 2008. În special, Angola a adoptat noi norme privind siguranța în domeniul aviației, în conformitate cu standardele OACI, iar transportatorul național TAAG a fost recertificat în conformitate cu noul cadru juridic.
- (56) TAAG a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranța Aeriană, iar audierea a avut loc la 1 iulie 2009, transportatorul fiind asistat de INAVIC. De asemenea, transportatorul a informat Comitetul că a făcut obiectul unui audit IOSA în mai 2009, care s-a finalizat doar cu un număr redus de constatări, și că toate aceste constatări au fost finalizate până la 29 iunie 2009.
- (57) Transportatorul a prezentat Comitetului pentru Siguranța Aeriană dovezi convingătoare referitoare la adoptarea unor măsuri suplimentare ca urmare a vizitei și la progresele deosebite înregistrate în ceea ce privește abordarea constatărilor rămase deschise și a prezentat măsuri cuprinzătoare, arătând că, în prezent, peste 90 % din constatări au fost finalizate, restul măsurilor aflându-se într-o fază avansată. Cu toate acestea, transportatorul nu a putut demonstra că zborurile efectuate cu aeronave de tip B-747 și B-737-200 fac obiectul monitorizării datelor de zbor, potrivit cerințelor.
- (58) Autoritățile din Portugalia au informat Comitetul pentru Siguranța Aeriană că au acceptat să acorde asistență autorităților competente din Angola pentru a ameliora supravegherea siguranței transportatorului TAAG, în vederea autorizării acestuia să opereze pe teritoriul Portugaliei. În special, autoritățile din Portugalia au informat Comitetul pentru Siguranța Aeriană că vor accepta zboruri operate cu anumite aeronave după efectuarea unor controale înainte de zborul în Angola și a unor controale la sol la sosirea în Portugalia. Autoritățile competente din Angola au confirmat faptul că acceptă inspectarea la sol înaintea zborului, în Luanda, a tuturor aeronavelor exploatare de TAAG cu destinația Lisabona, cu ajutorul autorităților din Portugalia. Autoritățile competente din Portugalia vor efectua controale la sol, în cadrul programului SAFA, pe fiecare aeronavă exploatată de TAAG.
- (59) În consecință, pe baza criteriilor comune, se apreciază că, într-o primă fază, TAAG trebuie retras din anexa A și inclus în anexa B, cu condiția ca transportatorul să nu efectueze mai mult de zece zboruri pe săptămână cu aeronavele de tip Boeing B-777 cu numerele de înmatriculare D2-TED, D2-TEE și D2-TEF, pe ruta Luanda – Lisabona. Aceste zboruri trebuie operate numai în urma controalelor la sol efectuate, pe de o parte, de autoritățile din Angola, pe fiecare dintre aeronavele care urmează a fi exploatare, înainte ca acestea să părăsească teritoriul Angolei, iar pe de altă parte, de autoritățile din Portugalia, la sosirea fiecărei aeronave pe teritoriul Portugaliei. Aceasta este o măsură provizorie, iar Comisia va reanaliza situația pe baza tuturor informațiilor disponibile și, în special, pe baza unei evaluări realizate de autoritățile competente din Portugalia.

Supravegherea globală a siguranței transportatorilor aerieni din Angola

- (60) Vizita de documentare efectuată în Angola în perioada 8-11 iunie 2009 a arătat că s-au eliberat certificate de operator aerian operatorilor PHA și SERVISAIR fără să aibă loc un proces de certificare corespunzător. Deși cele două AOC-uri au fost temporar suspendate de INAVIC, pe baza criteriilor comune, Comisia consideră că transportatorii respectivi trebuie incluși în anexa A.

(61) Comisia ia notă de recertificarea în curs a 18 transportatori, inițiată de INAVIC și prevăzută a fi finalizată până la sfârșitul anului 2010, și încurajează INAVIC să continue acest proces cu hotărâre, ținând seama în mod corespunzător de eventualele probleme de siguranță identificate în cadrul acestuia. Referitor la acest aspect, Comisia recunoaște că INAVIC a luat măsuri de executare în privința a 19 deținători de AOC-uri, suspendând temporar 6 dintre aceștia.

(62) Comisia consideră că, până la recertificarea completă a transportatorilor aerieni de către INAVIC, în deplină conformitate cu noile reglementări privind siguranța în domeniul aviației din Angola, pe baza criteriilor comune, acești transportatori trebuie să rămână în anexa A.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Transportatorul aerian SN2AG, certificat în Gabon, a solicitat să fie audiat de către Comitetul pentru Siguranța Aeriană pentru a demonstra că operațiunile efectuate cu aeronava de tip Challenger CL601, cu numărul de înmatriculare TR-AAG, și cu aeronava de tip HS-125-800, cu numărul de înmatriculare ZS-AFG, sunt în conformitate cu standardele corespunzătoare, iar audierea a avut loc la 1 iulie 2009. Comisia a luat notă de faptul că transportatorul respectiv a întreprins în continuare măsuri de reorganizare și a înregistrat progrese semnificative în direcția respectării standardelor internaționale. Comisia a observat, de asemenea, că SN2AG a făcut obiectul unui audit de recertificare realizat de autoritățile competente din Gabon în februarie 2009, și că transportatorului respectiv i s-a eliberat un nou AOC în februarie 2009.

(64) De asemenea, la 1 iulie 2009, autoritățile competente din Gabon (ANAC) au prezentat Comitetului pentru Siguranța Aeriană progresul înregistrat în ceea ce privește consolidarea structurii și creșterea numărului de angajați, declarând că, în prezent, dispun de suficiente resurse calificate pentru a asigura supravegherea operațiunilor și întreținerea la transportatorul respectiv, în conformitate cu dispozițiile OACI. Acest lucru a fost confirmat de experții din cadrul OACI care asistă Gabonul în activitățile de supraveghere până în martie 2010.

(65) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că SN2AG respectă standardele de siguranță corespunzătoare numai în cazul zborurilor efectuate cu aeronavele de tip Challenger CL601 cu numărul de înmatriculare TR-AAG și de tip HS-125-800 cu numărul de înmatriculare ZS-AFG. În consecință, SN2AG trebuie să facă obiectul unor restricții de exploatare în ceea ce privește restul flotei și să fie mutat din anexa A în anexa B.

Egypt Air

(66) Există dovezi cu privire la numeroase deficiențe de siguranță ale transportatorului Egypt Air, certificat în

Egipt. Aceste deficiențe au fost identificate în cursul a 75 de inspecții, efectuate începând cu luna ianuarie 2008, în principal, de către Austria, Franța, Germania, Italia, Țările de Jos și Spania, precum și de către alte state participante la ECAC, în timpul inspecțiilor la sol desfășurate în cadrul programului SAFA. Recurența acestor constatări (în total 240 de constatări, dintre care 91 de categoria 2 și 69 de categoria 3) provoacă îngrijorări cu privire la deficiențele de siguranță sistemice.

(67) La 25 mai 2009, Comisia, având în vedere rapoartele SAFA, a inițiat o consultare oficială cu autoritățile competente din Egipt (ECAA), exprimând preocupări serioase în legătură cu siguranța în exploatare a transportatorului respectiv și recomandându-i acestuia și autorităților competente respective, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 să ia măsuri pentru a soluționa în mod satisfăcător deficiențele de siguranță constatate.

(68) Transportatorul a prezentat un număr mare de documente la 10, 16, 17, 19 și 26 iunie 2009. Documentele respective specificau măsurile de remediere deja luate sau prevăzute a fi luate în urma inspecțiilor la sol, precum și o analiză a cauzelor fundamentale, incluzând soluții pe termen lung. Transportatorul a solicitat misiunea de a susține o prezentare orală în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană, prezentare care a avut loc la 30 iunie 2009.

(69) Având în vedere persistența unor probleme grave constatate în domeniul menținerii navigabilității, al întreținerii, al operațiunilor, precum și al siguranței încărcăturii la bord, Comisia solicită autorităților competente din Egipt să îi trimită rapoarte lunare cu privire la verificarea implementării planului de măsuri corective, împreună cu alte eventuale rapoarte de audit pe care autoritățile respective le vor realiza în privința transportatorului Egypt Air. De asemenea, Comisia trebuie să primească un raport privind auditul final care urmează să fie realizat de către autoritățile competente din Egipt la sfârșitul acestei perioade, ale cărui rezultate vor fi comunicate Comisiei împreună cu recomandările autorităților respective.

(70) Transportatorul și autoritățile competente din Egipt au acceptat o vizită din partea experților CE pentru a verifica implementarea planului de măsuri corective. Comisia a recomandat transportatorului să-i prezinte fără întârziere soluții durabile la diversele constatări, în caz contrar trebuind luate măsurile corespunzătoare. Pe această bază și în acest stadiu, se apreciază că transportatorul nu trebuie inclus în anexa A.

(71) Statele membre se asigură că numărul inspecțiilor la transportatorul Egypt Air va crește, pentru a pune bazele unei reevaluări a cazului în cadrul următoarei reuniuni din noiembrie 2009 a Comitetului pentru Siguranța Aeriană.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

- (72) La 11 iunie 2009, autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia că au modificat decizia pe care au adoptat-o la 25 aprilie 2008, prin care s-a interzis exploatarea pe teritoriul Comunității a unor aeronave specificate în AOC-urile a 13 transportatori din Federația Rusă aeronave care, la momentul respectiv, nu erau echipate corespunzător pentru efectuarea de zboruri internaționale, conform standardelor OACI, nefiind dotate, în special, cu echipamentul TAWS/E-GPWS prevăzut. De atunci, anumite aeronave excluse prin decizia din 25 aprilie 2008 au fost echipate în mod corespunzător pentru a efectua zboruri internaționale. În plus, AOC-urile și specificațiile tehnice ale transportatorilor respectivi au fost modificate pentru a ține seama de aceste schimbări.
- (73) Conform noii decizii, următoarele aeronave sunt excluse de la operațiuni pe teritoriul Comunității și în afara acesteia:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 și RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 și RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 și RA-88300; Yak-40K: RA-21505 și RA-98109; Yak-42D: RA-42437; toate elicopterele (22) de tip Kamov Ka-26 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (49) de tip Mi-8 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (11) de tip Mi-171 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (8) de tip Mi-2 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (1) de tip EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 și RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: AOC-ul al acestui transportator aerian a fost revocat. În ceea ce privește următoarele 2 aeronave de tip TU-154M, exploatate anterior de Krasnoyarsky Airlines, aeronava RA-85682 este exploatată în prezent de un alt transportator aerian certificat în Federația Rusă, iar aeronava RA-85683 nu este actualmente exploatată.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 și RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; toate aeronavele de tip TU-134 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate aeronavele de tip Antonov An-24 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate aeronavele de tip An-2 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mi-2 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mi-8 (cu numere de înmatriculare necunoscute).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 și RA-85690.
 - i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; toate aeronavele de tip Tupolev TU-134A, inclusiv: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 și RA-65973; toate aeronavele de tip Antonov AN-24R, inclusiv: RA-46625 și RA-47818; aeronavele de tip AN24RV cu numerele de înmatriculare RA-46625 și RA-47818 sunt în prezent exploatate de un alt transportator din Federația Rusă.
 - j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 și RA-85508.
 - k) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; toate aeronavele (25) de tip TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 și RA-65977; aeronava de tip RA_65143 este exploatată de un alt transportator din Federația Rusă; toate aeronavele (1) de tip TU-134B: RA-65726; toate aeronavele (10) de tip Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 și RA-88280; toate elicopterele de tip Mil-26: (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mil-10: (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mil-8 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip AS-355 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip BO-105 (cu numere de înmatriculare necunoscute); aeronava de tip AN-24B RA-46388; aeronavele de tip AN-24B (RA-46267 și RA-47289) și aeronavele de tip AN-24RV (RA-46509, RA-46519 și RA-47800) sunt exploatate de un alt transportator din Federația Rusă.
 - l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 și RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 și RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 și RA-88200.
- (74) Niciuna dintre aeronavele menționate nu a fost identificată în cazul transportatorului Red Wings (cu denumirea anterioară Airlines 400 JSC).
- (75) Autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia și cu privire la faptul că AOC-ul transportatorului Aeroflot-Nord a fost limitat la 3 iunie 2009, excluzându-se exploatarea pe teritoriul Comunității.

(76) Autoritățile competente din Federația Rusă și Comisia se angajează să își continue cooperarea strânsă și să își transmită reciproc toate informațiile necesare legate de siguranța transportatorilor aerieni ai acestora. Statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță corespunzătoare, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor transportatorilor respectivi, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

Yemenia Yemen Airways

(77) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA) a informat Comitetul pentru Siguranța Aeriană că a suspendat aprobarea organizațiilor de întreținere EASA.145.0177, eliberată transportatorului Yemenia Yemen Airways, certificat în Yemen, din cauza unor deficiențe de siguranță nesoluționate. De asemenea, autoritățile competente din Franța au informat Comitetul pentru Siguranța Aeriană că au suspendat ulterior certificatele de navigabilitate ale aeronavelor de tip Airbus A-310 înmatriculate în Franța (F-OHPR și F-OHPS) și exploatate de transportatorul respectiv.

(78) Comisia ia notă de nerespectarea reglementărilor europene aplicabile și, având în vedere accidentul fatal survenit la 30 iunie, în cursul zborului 626 al transportatorului Yemenia Yemen Airways, a hotărât, la 1 iulie 2009, să inițieze consultări oficiale cu Yemenia Yemen Airways, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, precum și cu autoritățile competente din Yemen, în temeiul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006, pentru a verifica conformitatea exploatarei și a întreținerii transportatorului menționat anterior cu standardele OACI aplicabile și își rezervă dreptul de a lua măsuri de urgență, dacă este cazul.

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

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

(80) 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 textul din anexa A la prezentul regulament;
2. Anexa B se înlocuiește cu textul din anexa B la prezentul regulament.

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 13 iulie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

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 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
MOTOR SICH	025	MSI	Ucraina
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regatul Cambodgia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Necunoscut	VRB	Republica Rwanda
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucraina
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția transportatorului TAAG Angola Airlines, incluzând			Republica Angola
AEROJET	015	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	004	Necunoscut	Republica Angola
AIR GEMINI	002	Necunoscut	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	003	Necunoscut	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
ALADA	005	Necunoscut	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
DIEXIM	007	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	Necunoscut	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	011	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
PHA	019	Necunoscut	Republica Angola
RUI & CONCEICAO	012	Necunoscut	Republica Angola
SAL	013	Necunoscut	Republica Angola

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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe 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
SERVISAIR	018	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	014/	Necunoscut	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, incluzând		—	Republica Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Indisponibil	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Necunoscut	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republica Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Necunoscut	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica 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)

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 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)
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)

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
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)
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)

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
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	n/a	Guineea Ecuatorială
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guineea Ecuatorială
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guineea Ecuatorială
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines și Ekspres Transportasi Antarbenua, incluzând			Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ASCO NUSA AIR	135-022	Necunoscut	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Necunoscut	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Necunoscut	Republica Indonezia
CARDIG AIR	121-013	Necunoscut	Republica Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Necunoscut	Republica Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republica Indonezia
EASTINDO	135-038	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republica Indonezia

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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Republica Indonezia
MEGANTARA	121-025	Necunoscut	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
NYAMAN AIR	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republica Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	Republica Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Necunoscut	Republica Indonezia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republica Indonezia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republica Indonezia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Necunoscut	Republica Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Necunoscut	Republica Indonezia
SKY AVIATION	135-044	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Necunoscut	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Necunoscut	Republica Indonezia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia

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
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului Air Astana, incluzând			Republica Kazahstan
AERO AIR COMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AEROPRAKT KZ	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AEROTOUR KZ	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republica Kazahstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republica Kazahstan
AIR DIVISION OF EKA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AIR FLAMINGO	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ALMATY AVIATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ARKHABAY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republica Kazahstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republica Kazahstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republica Kazahstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republica Kazahstan
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Republica Kazahstan
BERKUT KZ	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republica Kazahstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republica Kazahstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republica Kazahstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republica Kazahstan
EOL AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republica Kazahstan

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
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Republica Kazahstan
FENIX	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republica Kazahstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republica Kazahstan
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republica Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republica Kazahstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republica Kazahstan
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republica Kazahstan
KAZAIRWEST	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
KAZAVIA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republica Kazahstan
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Republica Kazahstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republica Kazahstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republica Kazahstan
NAVIGATOR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
OLIMP AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Republica Kazahstan
SALEM AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
SAMAL AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republica Kazahstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Necunoscut	Republica Kazahstan
SEMEYAVIA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republica Kazahstan
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republica Kazahstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republica Kazahstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republica Kazahstan

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
SKYSERVICE	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
TAHMID AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
TULPAR AVIA SERVICE	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
TYAN SHAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ZHERSU AVIA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ZHEKAZGANAIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
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
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

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 Republica Gaboneză, cu excepția Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG, 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	Necunoscut	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Necunoscut	Republica Gaboneză
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Necunoscut	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din 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
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, incluzând			Zambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Necunoscut	Zambia

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 ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazahstan	Întreaga flotă, exceptând: 2 aeronave de tip B767; 4 aeronave de tip B757; 10 aeronave de tip A319/320/321; 5 aeronave de tip Fokker 50	Întreaga flotă, exceptând: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS; P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS; P4-PAS, P4-SAS; P4-TAS, P4-UAS; P4-VAS, P4-WAS; P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS; P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regatul Țărilor de Jos)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comore	Întreaga flotă, exceptând: LET 410 UVP	Întreaga flotă, exceptând: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Întreaga flotă, exceptând: 1 aeronavă de tip Boeing B-767-200	Întreaga flotă, exceptând: TR-LHP	Republica Gaboneză
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Întreaga flotă, exceptând: 1 aeronavă de tip Challenger CL601; 1 aeronavă de tip HS-125-800	Întreaga flotă, exceptând: TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Republica Angola	Întreaga flotă, exceptând: 3 aeronave de tip Boeing B-777	Întreaga flotă, exceptând: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Republica Angola

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

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

⁽³⁾ Gabon Airlines este autorizat să folosească numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale actuale în cadrul Comunității Europene.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines este autorizat să opereze numai spre Portugalia și numai anumite aeronave, în condițiile prevăzute la considerentele (58) și (59) din prezentul regulament.

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