

REGULAMENTUL (UE) NR. 273/2010 AL COMISIEI

din 30 martie 2010

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul 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 Uniunii Europene, menționată la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005⁽²⁾.
- (2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării listei comunitare. Țările terțe au comunicat, de asemenea, informații relevante. Pe baza acestor informații, lista comunitară trebuie actualizată.
- (3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, direct, sau, atunci când acest lucru nu a fost fezabil, prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea lor reglementară, indicând principalele fapte și considerente care vor sta la baza unei decizii de impunere în ceea ce îi privește a unei interdicții de operare pe teritoriul Uniunii Europene sau de modificare a condițiilor unei interdicții de operare impuse unui transportator aerian inclus în lista comunitară.
- (4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de statele membre, de a transmite comentarii scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei în termen de 10 zile lucrătoare, precum și în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană instituit prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile⁽³⁾.
- (5) Comisia, precum și, în cazuri specifice, unele state membre au consultat autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni în cauză.
- (6) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările susținute de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației

(AESA) și de Comisie cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările vizate de Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Acesta a fost informat în legătură cu cererile de continuare a asistenței tehnice și a cooperării în scopul creșterii capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile în vederea soluționării oricărui caz de neconformitate cu standardele internaționale aplicabile.

- (7) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a fost informat, de asemenea, în legătură cu măsurile de executare luate de AESA și de statele membre pentru a asigura continuitatea navigabilității și întreținerea aeronavelor înmatriculate în Uniunea Europeană și operate de transportatori aerieni certificați de autoritățile aeronautice civile din țări terțe.
- (8) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 trebuie modificat în consecință.

Transportatori din Uniunea Europeană

- (9) Pe baza informațiilor obținute în urma inspecțiilor la sol SAFA efectuate asupra aeronavelor anumitor transportatori aerieni din Uniunea Europeană, precum și în urma inspecțiilor și a auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale ale acestor transportatori aerieni, unele state membre au luat anumite măsuri de executare. Acestea au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană în legătură cu măsurile respective: autoritățile competente din Spania au inițiat la 12 martie 2010 procedura de suspendare a certificatului de operator aerian (COA) al transportatorului aerian Baleares Link Express, iar la 12 ianuarie 2010 au suspendat COA al transportatorului aerian Euro Continental; autoritățile competente din Germania au suspendat COA al transportatorului Regional Air Express începând cu 28 ianuarie 2010; autoritățile competente din Regatul Unit au comunicat că la 8 decembrie 2009 a fost suspendat COA al transportatorului Trans Euro Air Limited; autoritățile competente din Slovacia au comunicat în scris că la 1 martie 2010 a fost suspendat COA al transportatorului Air Slovakia.
- (10) În sfârșit, autoritățile competente din Letonia au comunicat Comitetului pentru Siguranță Aeriană că, în urma unor îngrijorări serioase cu privire la siguranța operațiunilor și la continuitatea navigabilității aeronavei de tipul IL-76 operată de transportatorul aerian Aviation Company Inversija, au decis la 26 februarie 2010 să retragă aeronava din COA deținut de transportatorul aerian Aviation Company Inversija și că, la 16 martie 2010, COA a fost suspendat.

⁽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.

Air Koryo

- (11) În temeiul Regulamentului (CE) nr. 1543/2006, Comisia a obținut informații detaliate cu privire la măsurile luate de autoritățile competente din Republica Populară Democrată Coreeană (GACA), responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorului Air Koryo, precum și cu privire la măsurile luate de Air Koryo în vederea remedierii deficiențelor în materie de siguranță descrise în Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (12) În decembrie 2008, Comisia a contactat GACA solicitând un plan de acțiuni corective din partea Air Koryo, care să demonstreze modul în care transportatorul a corectat deficiențele serioase în materie de siguranță detectate în cursul inspecțiilor la sol desfășurate înainte de includerea acestuia pe lista transportatorilor supuși interdicției de operare în Uniunea Europeană, care figurează în anexa A. În plus, Comisia a solicitat informații pertinente, care să demonstreze exercitarea unei supravegheri adecvate a Air Koryo de către GACA în conformitate cu prevederile OACI.
- (13) În iunie 2009 GACA a răspuns în mod oficial, furnizând un set de documente care a constituit un răspuns cuprinzător la solicitarea de informații. A urmat o serie de comunicări între Comisie și GACA, în urma căreia a fost clarificată situația actuală a siguranței aeronautice în Republica Populară Democrată Coreeană.
- (14) Documentele furnizate de GACA și discuțiile dintre Comisie și GACA au arătat că, în ceea ce privește aeronava Tupolev Tu 204-300, Air Koryo este în măsură să demonstreze că această aeronavă poate fi operată cu respectarea deplină a standardelor de siguranță internaționale, inclusiv a continuității navigabilității și operațiunilor, iar GACA are capacitatea de a asigura supravegherea transportatorului aerian în conformitate cu standardele internaționale.
- (15) În ceea ce privește toate celelalte tipuri de aeronave din flota Air Koryo, GACA a confirmat faptul că acestea nu respectă pe deplin standardele internaționale în materie de echipamente pentru aeronave, în special EGPWS, și că nu a autorizat aceste tipuri de aeronave pentru operare în spațiul aerian european.
- (16) Pe parcursul întregii perioade, GACA a răspuns cu promptitudine și spirit cooperant solicitărilor de informații din partea Comisiei. Air Koryo a susținut o prezentare în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană la 18 martie 2010, confirmând evoluția pozitivă a companiei.
- (17) Ca urmare a celor de mai sus, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Air Koryo trebuie să fie autorizat să opereze în Uniunea Europeană cele două aeronave de tip Tupolev Tu-204, înmatriculate P-632 și P-633, fără restricții operaționale. Deoarece restul flotei

nu îndeplinește însă cerințele OACI corespunzătoare, aeronavele respective nu trebuie să fie autorizate să opereze în Uniunea Europeană până când nu îndeplinesc integral aceste cerințe. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Air Koryo trebuie să fie inclus în anexa B. Transportatorul poate avea acces în Uniunea Europeană numai cu cele două aeronave de tip Tupolev Tu-204.

Transportatori aerieni din Swaziland

- (18) La 17 decembrie 2009, autoritățile competente din Swaziland au furnizat dovezi scrise în legătură cu retragerea certificatelor de operator aerian și a licențelor de operare ale următorilor transportatori aerieni: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd și Swazi Express Airways. Acești transportatori aerieni și-au încetat activitatea începând cu 8 decembrie 2009.
- (19) Având în vedere cele de mai sus, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorii aerieni licențiați în Swaziland menționați anterior trebuie retrași din anexa A.

Bellview Airlines

- (20) Există dovezi certe privind deficiențe grave ale transportatorului aerian Bellview Airlines certificat în Nigeria, după cum demonstrează rezultatele investigațiilor efectuate de autoritățile competente din Franța și de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației.
- (21) Autoritățile competente din Franța (DGAC) au informat Comisia că transportatorul sus-menționat avea în flota sa două aeronave de tip Boeing 737-200 înmatriculate în Franța, cu însemnele de înmatriculare F-GHXX și F-GHXL, ale căror certificate de navigabilitate au expirat în mai 2008 și, respectiv, august 2008. În consecință, aceste aeronave nu mai îndeplinesc condițiile de navigabilitate.
- (22) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA) a comunicat Comisiei că autorizarea privind Partea 145 (nr. ref. EASA.145.0172) pe care o eliberase acestui transportator a fost suspendată la 8 mai 2009, cu efect imediat, ca urmare a unor deficiențe în materie de siguranță nerezolvate, care reduc nivelul de siguranță și periclitează grav siguranța zborului, și că ia în considerare revocarea acestei autorizări.
- (23) Există dovezi că transportatorul aerian Bellview Airlines certificat în Nigeria a preluat operațiunile transportatorului aerian Bellview Airlines certificat în Sierra Leone, acesta din urmă fiind inclus în anexa A la 22 martie 2006⁽¹⁾ și apoi retras la 14 noiembrie 2008⁽²⁾ după ce autoritățile competente din Sierra Leone au comunicat Comisiei revocarea certificatului său de operator aerian.

⁽¹⁾ Considerentele (75)-(86) din Regulamentul (CE) nr. 474/2006 din 22 martie 2006, JO L 84, 23.3.2006, p. 19-21.

⁽²⁾ Considerentul (21) din Regulamentul (CE) nr. 1131/2008 din 14 noiembrie 2008, JO L 306, 15.11.2008, p. 49.

- (24) Aeronava de tip Boeing B737-200 cu însemnele de înmatriculare 5N-BFN a suferit un accident fatal la Lagos, la 22 octombrie 2005, care a dus la distrugerea completă a acesteia și a provocat 117 victime mortale. Autoritățile competente din Nigeria nu au furnizat detalii cu privire la accident și nu au publicat încă niciun raport al anchetei asupra accidentului.
- (25) Având în vedere deficiențele sus-menționate, Comisia a început consultări cu autoritățile competente din Nigeria, exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța operațiunilor și la navigabilitatea Bellview Airlines și solicitând clarificări privind situația și măsurile întreprinse atât de autorități, cât și de transportatorul aerian pentru remedierea deficiențelor identificate.
- (26) La 19 februarie 2010, autoritățile competente din Nigeria au precizat că operatorul deține un COA, dar a încetat operațiunile. Autoritățile respective nu au comunicat însă situația certificatelor deținute de transportatorul aerian și cea a aeronavelor sale.
- (27) La 18 martie 2010, transportatorul aerian Bellview Airlines, asistat de autoritățile competente din Nigeria (NCAA) a fost audiat, la cererea sa, de Comitetul pentru Siguranță Aeriană. Bellview Airlines a prezentat un COA valabil până la 22 aprilie 2010, menționând că acesta a fost suspendat ca urmare a retragerii tuturor aeronavelor înscrise în COA. NCAA a declarat că, în conformitate cu reglementările aplicabile în Nigeria, valabilitatea acestui COA a expirat la 4 decembrie 2009, respectiv la 60 de zile după încetarea operațiunilor ultimei aeronave, dar nu a furnizat dovezi privind suspendarea sau revocarea COA, după caz. În consecință, s-a solicitat NCAA să furnizeze de urgență confirmarea scrisă a: (a) actului administrativ de suspendare sau de revocare a COA al Bellview Airlines; (b) faptului că transportatorul este în proces de (re)certificare de către autoritatea aeronautică civilă nigeriană; (c) angajamentului oficial al autorității aeronautice civile nigeriene de a notifica Comisiei rezultatele auditului de (re)certificare înaintea eliberării unui COA.
- (28) Autoritățile competente din Nigeria au transmis informațiile solicitate la 25 martie 2010. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că în acest stadiu nu este necesară nicio altă acțiune.
- Transportatori aerieni din Egipt**
- (29) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1144/2009 ⁽¹⁾, autoritățile competente din Egipt au transmis patru rapoarte lunare privind lunile noiembrie și decembrie 2009, precum și ianuarie și februarie 2010 pentru a prezenta situația implementării planului, astfel cum a fost constatată. Pe lângă aceste rapoarte care s-au concentrat asupra controalelor la sol ale aeronavelor Egypt Air, la 18 noiembrie au fost transmise rapoartele de audit privind continuitatea navigabilității, operațiunile de zbor și la sol.
- (30) Autoritățile competente din Egipt s-au angajat, de asemenea, să furnizeze în continuare informații privind soluționarea satisfăcătoare a constatărilor efectuate anterior în cursul controalelor la sol asupra aeronavelor Egypt Air, desfășurate în 2008, 2009 și 2010. În acest scop, autoritățile respective au trimis scrisori pertinente anumitor state membre, în care aeronave Egypt Air au fost supuse unor controale la sol. Procesul de soluționare a acestor constatări este în curs și va fi verificat cu regularitate.
- (31) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1144/2009 ⁽²⁾, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, cu asistența statelor membre, a efectuat o vizită în perioada 21-25 februarie 2010. În cursul acestei vizite a fost efectuată, de asemenea, o evaluare a supravegherii exercitate de Autoritatea Aeronautică Civilă Egipteană (ECAA) în general și în cazul particular al monitorizării implementării de către Egypt Air a planului de acțiuni corective, precum și a soluționării progresive a constatărilor de către transportator. În cursul vizitei de evaluare a fost dovedită capacitatea ECAA de a-și îndeplini obligațiile care îi revin, în conformitate cu standardele OACI, în ceea ce privește supravegherea operatorilor cărora le eliberează un certificat de operator aerian și au fost identificate domenii în care sunt necesare îmbunătățiri, în special cu privire la un sistem coerent de monitorizare a constatărilor efectuate în cursul activităților de supraveghere desfășurate de ECAA și la formarea persoanelor responsabile cu licențierea personalului.
- (32) Vizita de evaluare a demonstrat că Egypt Air implementează în prezent planul de acțiuni corective. În general, nu a fost identificată nicio încălcare gravă a standardelor OACI. Comisia recunoaște eforturile depuse de transportator în vederea finalizării măsurilor necesare pentru redresarea situației sale în domeniul siguranței. Cu toate acestea, având în vedere amploarea domeniului planului de acțiuni corective al transportatorului aerian și nevoia de a identifica soluții durabile/permanente pentru numeroasele deficiențe în materie de siguranță identificate anterior, Comisia solicită autorităților competente din Egipt să continue transmiterea de rapoarte lunare privind verificarea implementării planului de acțiuni corective, care să includă acțiunile corective de soluționare a constatărilor efectuate în cursul vizitei de evaluare și să furnizeze informații în legătură cu toate activitățile de supraveghere în domeniul continuității navigabilității, al mentenanței și al operațiunilor, desfășurate de ECAA cu privire la acest transportator aerian.
- (33) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către Egypt Air a standardelor de siguranță corespunzătoare, acordând prioritate inspecțiilor la sol efectuate asupra aeronavelor acestui transportator în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.
- (34) În programul vizitei de evaluare au fost incluși și alți transportatori aerieni egipteni. Probleme de siguranță semnificative au fost raportate în cazul a doi transportatori aerieni, AlMasria Universal Airlines și Midwest Airlines.

⁽¹⁾ JO L 312, 27.11.2009, p. 16.

⁽²⁾ JO L 312, 27.11.2009, p. 16.

- (35) În cazul AlMasria Universal Airlines, au fost raportate deficiențe semnificative în domeniul operațiunilor de zbor și al formării, în special în ceea ce privește calificările și cunoștințele anumitor directori de operațiuni. Acest lucru este și mai important în cazul extinderii flotei.
- (36) Transportatorul aerian AlMasria Universal Airlines a fost invitat prin scrisoarea din 3 martie 2010 să-și prezinte observațiile în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană. La 17 martie 2010, AlMasria a susținut o prezentare în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană, în care erau prevăzute acțiuni corective pentru remedierea deficiențelor identificate în cursul vizitei de evaluare. Având în vedere extinderea planificată a flotei companiei, Comisia solicită autorităților competente din Egipt să transmită rapoarte lunare privind verificarea implementării acțiunilor corective și să furnizeze informații în legătură cu toate activitățile de supraveghere în domeniul continuității navigabilității, al mentenanței și al operațiunilor, desfășurate de ECAA cu privire la acest transportator aerian.
- (37) Statele membre vor verifica respectarea efectivă de către AlMasria a standardelor de siguranță corespunzătoare, acordând prioritate inspecțiilor la sol efectuate asupra aeronavelor acestui transportator în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.
- (38) În ceea ce privește Midwest Airlines există dovezi certe ale unor deficiențe în materie de siguranță identificate de autoritățile competente din Italia cu privire la controlul masei și al centrului în cazul unui zbor Midwest Airlines. Ca urmare a acestor dovezi, Italia a refuzat să acorde operatorului autorizația de a opera un zbor⁽¹⁾. În plus, în cursul vizitei de evaluare au fost raportate, de asemenea, deficiențe semnificative în domeniile managementului operațional și al mentenanței, al controlului operațional și al formării profesionale a echipajelor, precum și în domeniul managementului continuității navigabilității, cu impact asupra siguranței. În consecință, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acest transportator aerian nu este în măsură să desfășoare propriile activități de operare și mentenanță în conformitate cu standardele OACI. În cursul vizitei, Autoritatea Aeronautică Civilă Egipteană a comunicat că a luat măsuri de suspendare a operării Midwest Airlines.
- (39) Transportatorul aerian Midwest Airlines a fost invitat prin scrisoarea din 3 martie 2010 să-și prezinte observațiile în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană. La 15 martie 2010, autoritățile competente din Egipt au furnizat dovezi privind revocarea COA al Midwest Airlines începând cu 28 februarie 2010.
- (40) Având în vedere măsura luată de ECAA, nu mai sunt necesare alte măsuri. Se solicită ECAA să transmită
- Comisiei informații cu privire la procesul de recertificare și la rezultatele acesteia, înainte de eliberarea unui COA pentru această companie.
- ### Iran Air
- (41) În temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2008, statele membre au continuat să verifice respectarea efectivă de către Iran Air a standardelor de siguranță corespunzătoare efectuând cu regularitate controale la sol asupra aeronavelor sale care aterizează pe aeroporturi din Uniunea Europeană. Austria, Franța, Germania, Suedia, Italia și Regatul Unit au raportat în 2009 astfel de inspecții. Rezultatele acestor inspecții au arătat că de-a lungul anului respectarea standardelor de siguranță internaționale a înregistrat un declin accentuat.
- (42) Comisia a solicitat informații autorităților competente și companiei cu scopul de a verifica modul în care erau rezolvate deficiențele detectate. În februarie 2010, transportatorul aerian Iran Air a transmis un plan de acțiuni, în care erau recunoscute neajunsurile planului de acțiuni anterior, erau identificate cauzele și erau stabilite acțiuni specifice pentru a remedia deficiențele identificate.
- (43) Cu toate acestea, informațiile transmise de autoritățile competente din Iran (CAO-IRI) responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorului Iran Air au arătat că acestea nu erau în măsură să demonstreze că au luat măsuri concrete de remediere a deficiențelor identificate în cursul inspecțiilor desfășurate în cadrul programului SAFA. Mai mult, CAO-IRI nu a fost în măsură să demonstreze că au fost luate măsuri adecvate ca reacție la rata semnificativă de accidente ale aeronavelor înmatriculate în Iran și operate de transportatori aeriени certificați de CAO-IRI.
- (44) În afară de aceasta, în februarie 2010 CAO-IRI a transmis documente care demonstau lipsa activității de supraveghere a Iran Air în domeniul mentenanței și al inspecțiilor zborurilor și lipsa unui sistem eficient pentru soluționarea constatărilor semnificative în materie de siguranță. În plus, datele furnizate de CAO-IRI privind accidentele și incidentele au arătat un număr semnificativ de evenimente grave survenite aeronavelor Iran Air în cele 11 luni precedente, în mai mult de jumătate dintre acestea fiind implicate aeronave de tipul Fokker 100. Documentația nu furniza însă dovezi privind luarea vreunei măsuri subsecvente de către CAO-IRI.
- (45) În martie 2010, CAO-IRI a furnizat informații care demonstrează că au avut loc controale privind respectarea de către Iran Air a cerințelor în materie de mentenanță, dar constatările au indicat probleme cu monitorizarea motoarelor și cu funcționarea sistemului de calitate al transportatorului.
- (1) Autoritatea aeronautică civilă italiană (ENAC) a informat Midwest Airlines la 5.2.2010 cu privire la aceste deficiențe în materie de siguranță care au condus apoi la revocarea autorizației de efectuare a zborului.

(46) La 17 martie 2010, la reuniunea Comitetului pentru Siguranță Aeriană, transportatorul aerian a recunoscut că a înregistrat un declin în ceea ce privește respectarea standardelor, dar a confirmat că a introdus un Centru de control al mentenanței și un Consiliu pentru revizuirea mentenanței pentru a remedia problemele de navigabilitate, a îmbunătățit formarea în domeniul siguranței în toate diviziile companiei, a extins activitatea Departamentului de siguranță și asigurarea calității și a stabilit comitete de siguranță în diviziile companiei. De asemenea, transportatorul s-a implicat într-o revizuire extensivă a structurii companiei în vederea creșterii capacității acesteia de a asigura operarea în condiții de siguranță. Rezultatele controalelor la sol efectuate asupra Iran Air începând din februarie 2010 au arătat o ameliorare pronunțată a performanței transportatorului aerian.

(47) Ținând seama de ameliorarea recentă notabilă a rezultatelor SAFA, de recunoașterea de către Iran Air a faptului că sunt necesare îmbunătățiri și de măsurile luate de transportator pentru a remedia problemele de siguranță identificate, Comisia consideră că, din cauza numărului mare de incidente în care au fost implicate aeronave Fokker 100, operarea acestora în Uniunea Europeană trebuie suspendată. În ceea ce privește celelalte tipuri de aeronave din flota Iran Air (comunicarea CAO-IRI din 10 martie 2010), respectiv Boeing 747, Airbus A300, A310 și A320, nu trebuie autorizată extinderea operațiunilor acestora peste nivelul actual (frecvențe și destinații) până când Comisia nu stabilește că există dovezi clare privind faptul că deficiențele în materie de siguranță au fost efectiv rezolvate.

(48) Din aceste motive, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul trebuie inclus în anexa B și autorizat să opereze în Uniunea Europeană numai cu condiția ca operațiunile sale să fie strict limitate la nivelul actual (frecvențe și destinații) și la aeronavele utilizate în prezent. În plus, nu trebuie permisă operarea în Uniunea Europeană a flotei de aeronave Fokker 100.

(49) Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape activitatea Iran Air. Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță corespunzătoare, acordând prioritate inspecțiilor la sol aprofundate efectuate asupra aeronavelor acestui transportator în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008. Comisia intenționează să verifice, în cooperare cu statele membre și cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, implementarea în mod satisfăcător a măsurilor anunțate de CAO-IRI și de Iran Air în cursul unei vizite pe teren efectuate înaintea următoarei reuniuni a Comitetului pentru Siguranță Aeriană.

Transportatori aerieni din Sudan

(50) Autoritățile din Sudan responsabile cu supravegherea reglementară (SCAA) au arătat o abilitate insuficientă de a remedia constatările semnificative efectuate de OACI în cursul auditului USOAP al Sudanului desfășurat în noiembrie 2006. SCAA a comunicat Comisiei în martie 2008 că toate constatările majore și toate constatările semnificative efectuate în domeniul operațiunilor, al navigabilității și al licențierii personalului au fost soluționate sau corectate. În decembrie 2009, SCAA a informat Comisia că 70 % din constatările USOAP au fost corectate în conformitate cu recomandările OACI.

(51) Cu toate acestea, informațiile furnizate de SCAA Comisiei în decembrie 2009 și martie 2010 au indicat că un număr semnificativ de constatări nu au fost remediate sau că măsurile luate pentru a soluționa constatările nu au fost eficiente, în special în ceea ce privește inspectorii de operațiuni de zbor formați și calificați și asigurarea faptului că operatorii dispun de un manual de pregătire aprobat.

(52) În plus, cu puțin timp înainte de accidentul fatal al aeronavei Boeing 707, înmatriculată ST-AKW, un audit efectuat de SCAA asupra Azza Air Transport în octombrie 2009 a indicat că transportatorul aerian nu implementase măsuri semnificative de siguranță în domeniul formării, fapt care constituise o constatare majoră a auditului OACI. SCAA a confirmat că a reinnoit anual COA de la eliberarea inițială a acestuia în 1996.

(53) La 10 decembrie 2009, SCAA a informat Comisia și că transportatorul aerian Air West Company Ltd restituise COA în iulie 2008 și că, prin urmare, Air West Ltd nu mai era un deținător de COA înregistrat în Republica Sudan. Prin urmare, ținând seama de faptul că operatorul nu mai deține un COA, și că, în consecință, licența sa de operare nu mai poate fi considerată valabilă, pe baza criteriilor comune, se apreciază că Air West Ltd nu mai este un „transportator aerian”.

(54) Ca urmare a faptului că nu s-au înregistrat progrese în implementarea acțiunilor corective decurgând din auditul USOAP și a incapacității SCAA de a garanta că acțiunile corective notificate au fost implementate efectiv, pe baza criteriilor comune, se apreciază că SCAA nu a fost în măsură să demonstreze că poate implementa și impune aplicarea standardelor de siguranță corespunzătoare și, în consecință, toți transportatorii aerieni certificați în Republica Sudan trebuie supuși unei interdicții de operare și incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din Albania

- (55) În urma examinării situației transportatorului Albanian Airlines MAK în noiembrie 2009 și în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1144/2009 ⁽¹⁾, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației a fost mandatată să efectueze o inspecție aprofundată de standardizare în Albania, care a avut loc în ianuarie 2010. Raportul final al acestei inspecții, emis la 7 martie 2010, a revelat deficiențe semnificative în toate domeniile auditate: 13 constatări de neconformitate au fost raportate în domeniul navigabilității, inclusiv 6 legate de siguranță, 13 constatări de neconformitate au fost raportate în domeniul licențierii și al verificării aptitudinii psihofizice, inclusiv 3 legate de siguranță, 9 constatări de neconformitate au fost raportate în domeniul operațiunilor aeriene, din care 6 legate de siguranță. În plus, a fost descoperit un risc de siguranță imediat legat de COA al unuia dintre cei doi deținători de COA, care a fost soluționat în timpul vizitei în urma acțiunii corective imediate a DGAA.
- (56) La 18 martie 2010, autoritățile competente din Albania (DGCA) au prezentat un raport Comitetului pentru Siguranță Aeriană, la invitația acestuia.
- (57) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a luat notă de faptul că autoritățile competente din Albania (DGCA) au transmis deja un plan de acțiune Agenției Europene de Siguranță a Aviației. DGCA este invitată să se asigure că acest plan de acțiune este acceptabil din punctul de vedere al AESA și i se recomandă cu insistență să ia măsurile necesare pentru implementarea efectivă a acestui plan de acțiune, acordând prioritate rezolvării deficiențelor identificate de AESA, care conduc la probleme de siguranță dacă nu sunt corectate prompt.
- (58) Având în vedere nevoia de a remedia urgent deficiențele în materie de siguranță constatate în Albania, în lipsa unor măsuri cuprinzătoare și eficiente din partea DGCA, Comisia va fi constrânsă să își exercite responsabilitățile care îi revin în temeiul articolului 21 din Acordul multilateral dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre și Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Republica Bulgaria, Republica Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Republica Islanda, Republica Muntenegru, Regatul Norvegiei, România, Republica Serbia și Misiunea Administrativă Interimară a Organizației Națiunilor Unite în Kosovo cu privire la instituirea unei Zone comune europene de aviație (Acordul ECAA), fără a aduce atingere oricăror măsuri luate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Angola

TAAG Angolan Airlines

- (59) Transportatorul aerian TAAG Angolan Airlines este autorizat să opereze în Portugalia numai cu aeronavele

de tip Boeing 777-200 cu însemnele de înmatriculare D2-TED, D2-TEE, D2-TEF și cu patru aeronave de tip Boeing B-737-700 cu însemnele de înmatriculare D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH și D2-TBJ, în condițiile menționate la considerentul (88) din Regulamentul (CE) nr. 1144/2009 ⁽²⁾. Comisia a solicitat autorităților competente din Angola (INAVIC) să furnizeze informații în legătură cu supravegherea transportatorului aerian TAAG Angolan Airlines, în special privind intensificarea supravegherii zborurilor către Portugalia, și cu rezultatele acesteia.

- (60) INAVIC a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană că a întărit supravegherea continuă a transportatorului TAAG Angolan Airlines. În 2009, au fost desfășurate 34 de inspecții planificate asupra transportatorului. În plus, au fost în mod sistematic efectuate inspecții la sol înaintea fiecărui zbor al transportatorului către Europa.
- (61) În urma cererii sale de a fi audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, la 18 martie 2010 transportatorul TAAG Angolan Airlines a prezentat Comitetului situația sa actualizată. Transportatorul a comunicat faptul că a redobândit în decembrie 2009 calitatea de membru IATA și a furnizat Comitetului informații ample care demonstrează performanțele ridicate ale operațiunilor sale cu destinația Lisabona, solicitând, din aceste motive, să fie autorizat să reia operațiunile către destinații din restul Uniunii Europene.
- (62) Autoritățile competente din Portugalia (INAC) au prezentat evaluarea rezultatelor inspecțiilor la sol pe care le-au efectuat asupra transportatorului TAAG Angolan Airlines după reluarea de către acesta a operațiunilor cu destinația Lisabona. INAC a raportat efectuarea a aproximativ 200 de astfel de inspecții de la reluarea operațiunilor TAAG la 1 august 2009. INAC a confirmat că aceste inspecții nu au revelat probleme de siguranță, că sunt pe deplin satisfăcute de operațiunile TAAG Angolan Airlines către Lisabona și cu plecare din Lisabona și că sunt în măsură să recomande extinderea operațiunilor transportatorului în restul UE.
- (63) Transportatorul a raportat, de asemenea, faptul că face investiții pentru modernizarea echipamentelor flotei sale de aeronave Boeing B737-200, respectiv pentru a instala EGPWS, ELT406, RVSM, uși la compartimentul echipajului de zbor, înregistratoare digitale de date de zbor și radare meteorologice digitale de bord în conformitate cu standardele de siguranță internaționale, dar că acest proces, aflat în curs, nu este încă finalizat pentru toată flota respectivă. Transportatorul a raportat, de asemenea, că intenționează să retragă treptat din operare aeronavele de tip Boeing B747-300, în special din cauza fiabilității operaționale scăzute.

⁽¹⁾ Considerentele (10)-(16) din Regulamentul (CE) nr. 1144/2009 din 26 noiembrie 2009, JO L 312, 27.11.2009, p. 17.

⁽²⁾ JO L 312, 27.11.2009, p. 24.

(64) În consecință, pe baza criteriilor comune și ținând seama de recomandarea de la paragraful 62, precum și de rezultatele pozitive ale inspecțiilor la sol efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian, se apreciază că transportatorul TAAG trebuie menținut în anexa B în ceea ce privește cele trei aeronave de tip Boeing B777 cu însemnele de înmatriculare D2-TED, D2-TEE și D2-TEF și cele patru aeronave de tip Boeing B737-700 cu însemnele de înmatriculare D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH și D2-TBJ și că restricțiile actuale privind operarea acestor aeronave numai cu destinația Lisabona trebuie retrase. Cu toate acestea, operațiunile acestui transportator în Uniunea Europeană trebuie supuse unei verificări adecvate a respectării efective a standardelor de siguranță corespunzătoare, acordând prioritate inspecțiilor la sol efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 351/2008.

Supravegherea globală în materie de siguranță a transportatorilor aeriени din Angola

(65) INAVIC a raportat progrese în continuare în soluționarea constatărilor rămase după ultima vizită de evaluare a siguranței efectuată de experții UE în iunie 2009. În special, INAVIC a actualizat reglementările angoleze privind siguranța aeronautică, astfel încât acestea să reflecte ultimele modificări ale standardelor OACI, a întărit programul său de supraveghere și a recrutat încă doi inspectori de operațiuni de zbor calificați.

(66) INAVIC a raportat, de asemenea, progrese în recertificarea transportatorilor aeriени angolezi, proces care se estimează a fi finalizat până la sfârșitul anului 2010, termen la care INAVIC a precizat că respectivii transportatori vor înceta operațiunile în cazul în care nu au fost recertificați în conformitate cu reglementările angoleze privind siguranța aeronautică. Cu toate acestea, în afară de TAAG Angolan Airlines nu a fost încă recertificat niciun transportator aerian.

(67) INAVIC a comunicat că, în cursul procesului de recertificare, activitățile de supraveghere a anumitor transportatori aeriени au revelat probleme de siguranță și încălcări ale reglementărilor în vigoare privind siguranța, care au determinat INAVIC să ia măsurile de executare corespunzătoare. În consecință, COA al Air Gemini a fost revocat în decembrie 2009, iar COA al PHA și cel al SAL au fost revocate în februarie 2010. COA ale Giraglobo, Mavewa și Airnave au fost suspendate în februarie 2010. Cu toate acestea, INAVIC nu a furnizat dovezi privind revocarea acestor certificate.

(68) Comisia recomandă cu insistență ca INAVIC să continue recertificarea transportatorilor aeriени angolezi, cu fermitate și ținând seama în mod corespunzător de problemele de siguranță potențiale identificate în acest proces. Pe baza criteriilor comune, se apreciază că ceilalți transportatori aeriени, aflați sub responsabilitatea INAVIC din punct de vedere reglementar, respectiv Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Heli-malongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair și Sonair,

precum și Air Gemini, PHA, SAL, trebuie menținuți în anexa A.

Transportatori aeriени din Federația Rusă

(69) La 19 februarie 2010, autoritățile competente din Federația Rusă au comunicat Comisiei modificarea deciziei lor din 25 aprilie 2008, prin care excludeau de la operațiunile către Uniunea Europeană aeronavele înscrise în COA a 13 transportatori aeriени ruși. Aceste aeronave nu erau echipate pentru a efectua zboruri internaționale în conformitate cu standardele OACI (respectiv nu dețineau echipamente TAWS/E-GPWS), și/sau certificatul lor de navigabilitate expirase și/sau nu fusese reînnoit.

(70) În conformitate cu noua decizie, următoarele aeronave sunt excluse de la operațiunile către Uniunea Europeană, pe teritoriul acesteia și cu plecarea din Uniunea Europeană:

(a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

(b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 și RA-85682.

(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 cele (22) de elicoptere Kamov Ka-26 (însemne de înmatriculare necunoscute); toate cele (49) de elicoptere Mi-8 (însemne de înmatriculare necunoscute); toate cele (11) elicoptere Mi-171 (însemne de înmatriculare necunoscute); toate cele (8) elicoptere Mi-2 (însemne de înmatriculare necunoscute); (1) elicopter EC-120B: RA-04116.

(d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 și RA-85457.

(e) Krasnoyarsky Airlines: Aeronava de tip TU-154M RA-85682 înscrisă anterior în COA al Krasnoyarsky Airlines, care a fost revocat în 2009, este operată în prezent de un alt transportator aerian certificat în Federația Rusă.

(f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, și RA-42541.

(g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; toate aeronavele TU-134 (însemne de înmatriculare necunoscute); toate aeronavele Antonov An-24 (însemne de înmatriculare necunoscute); toate aeronavele An-2 (însemne de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele Mi-2 (însemne de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele Mi-8 (însemne 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 Tupolev TU-134A inclusiv: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 și RA-65973; toate aeronavele Antonov AN-24RV inclusiv: RA-46625 și RA-47818; aeronavele de tip AN24RV cu însemnele de înmatriculare RA-46625 și RA-47818 sunt operate în prezent de un alt transportator rus.
- (j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (aeronavele RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 și RA-85432 nu sunt operate în prezent din motive financiare).
- (k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; toate cele (25) de aeronave TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, și RA-65977; aeronavele RA-65143 și RA-65916 sunt operate de un alt transportator rus; aeronava (1) TU-134B: RA-65726; toate cele (10) aeronave Yakovlev Yak-40: RA-87348 (nu sunt operate în prezent din motive financiare), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 și RA-88280; toate elicopterele Mil-26: (însemne de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele Mil-10: (însemne de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele Mil-8 (însemne de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele AS-355 (însemne de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele BO-105 (însemne de înmatriculare necunoscute); aeronavele de tip AN-24B: RA-46388, aeronavele RA-46267 și RA-47289 și aeronavele de tip AN-24RV RA-46509, RA-46519 și RA-47800 sunt operate de un alt transportator rus.
- (l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, aeronavele RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 și RA-65555 sunt operate de un alt transportator rus; TU-214: RA-64504 și RA-64505 sunt operate de un alt transportator rus; Ilyushin IL-18: RA-75454 și RA-75464 sunt operate de un alt transportator rus; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, și RA-88200 sunt operate de un alt transportator rus.

Yemenia Yemen Airways

- (71) În temeiul Regulamentului (CE) nr. 1144/2009, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) și statele membre au efectuat în decembrie 2009 o vizită la fața locului în Republica Yemen pentru a verifica situația siguranței transportatorului Yemenia cu scopul de a evalua respectarea efectivă de către acesta a standardelor de siguranță internaționale, precum și pentru a evalua capacitatea CAMA de a asigura supravegherea siguranței aviației civile în Yemen.
- (72) Vizita de evaluare a demonstrat capacitatea CAMA de a efectua o supraveghere eficientă a Yemenia Yemen Airways și deci de a se asigura că transportatorii cărora le eliberează un COA pot opera în condiții de siguranță în conformitate cu standardele OACI și că supravegherea și controlul exercitate de Yemenia Yemen Airways asupra operațiunilor sale sunt adecvate pentru a garanta faptul că transportatorul operează în conformitate cu cerințele COA pe care îl deține.
- (73) Având în vedere rezultatele vizitei de evaluare, nu sunt necesare în acest stadiu alte acțiuni. Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape activitatea transportatorului și încurajează autoritățile yemenite să-și continue eforturile în cadrul investigației accidentului zborului 626 al Yemenia Yemen Airways din 30 iunie 2009. Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță corespunzătoare, acordând prioritate inspecțiilor la sol efectuate asupra aeronavelor acestui transportator în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

Transportatori aerieni din Republica Filipine

- (74) Există dovezi certe privind abilitatea insuficientă a autorităților responsabile cu supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Filipine de a aborda deficiențele în materie de siguranță și dovezi insuficiente privind respectarea de către transportatorii aerieni certificați în Republica Filipine a standardelor de siguranță aplicabile și a practicilor aplicabile recomandate de OACI, astfel cum indică rezultatele auditului Filipinelor efectuat de OACI în octombrie 2009 în cadrul Programului Universal de Auditare a Siguranței Aeronautice (*Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP*), precum și retrogradarea continuă a ratingului Filipinelor de către autoritățile competente din Statele Unite ale Americii.
- (75) În urma auditului USOAP al Filipinelor efectuat în octombrie 2009, OACI a notificat tuturor statelor care sunt parte la Convenția de la Chicago existența unei probleme semnificative de siguranță, care afectează supravegherea în materie de siguranță a transportatorilor și a aeronavelor înmatriculate în Filipine⁽¹⁾, rezidând în faptul că 47 de operatori aerieni din Filipine, printre care se numără și operatori aerieni internaționali, operează pe baza unor certificate de operator aerian care au fost eliberate în conformitate cu ordine administrative abrogate. Autoritățile competente din Filipine nu au elaborat niciun fel de plan de implementare sau de tranziție în vederea certificării restului operatorilor aerieni în conformitate cu reglementările aeronautice civile care au înlocuit aceste ordine administrative. În plus, autoritățile competente din Filipine nu au efectuat, timp de mai mult de un an, inspecții de supraveghere a operatorilor aerieni. OACI a considerat că planurile de acțiuni corective propuse de autoritățile respective pentru rezolvarea acestei probleme semnificative de siguranță nu sunt acceptabile, problema rămânând în consecință nerezolvată.

(1) Constatarea OPS/01 a OACI.

- (76) În plus, Administrația Federală a Aviației (FAA) din cadrul Departamentului Transporturilor al SUA continuă să plaseze, în cadrul programului IASA, ratingul de siguranță al țării în categoria doi, indicând astfel faptul că Republica Filipine nu respectă standardele de siguranță internaționale stabilite de OACI.
- (77) Problema semnificativă de siguranță comunicată de OACI dezvăluie faptul că planul de acțiuni corective prezentat Comisiei de autoritățile competente din Filipine la 13 octombrie 2008 ⁽¹⁾, al cărui termen de îndeplinire era 31 martie 2009, nu a fost realizat și că autoritățile competente din Filipine nu au fost în măsură să implementeze planul de acțiuni respectiv în timp util.
- (78) Având în vedere problema semnificativă de siguranță comunicată de OACI, Comisia a continuat consultările cu autoritățile competente din Filipine, exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța operațiunilor tuturor transportatorilor aerieni licențiați în acest stat și solicitând clarificări privind măsurile întreprinse de autoritățile competente ale acestui stat pentru remedierea deficiențelor în materie de siguranță identificate.
- (79) În perioada ianuarie-martie 2010, autoritățile competente din Filipine (CAAP) au transmis documentație dar nu au furnizat toate informațiile solicitate și în special dovada faptului că deficiențele în materie de siguranță au fost remediate în mod adecvat.
- (80) La 18 martie 2010, CAAP a fost audiată de Comitetul pentru Siguranță Aeriană și a confirmat că 20 de transportatori aerieni continuă să opereze cu COA eliberate în conformitate cu ordinele administrative abrogate până la recertificarea lor sau până la 1 decembrie 2010 cel târziu. Acești transportatori sunt: Aeroworks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc.. În plus, autoritățile respective au confirmat că un număr semnificativ dintre acești transportatori continuă să opereze cu un COA expirat, în temeiul dispozițiilor de derogare temporară, conform cărora sunt excepții de la obligația de deținere a unui astfel de COA. Concret, transportatorul aerian Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. continuă să fie implicat în operațiuni de transport de marfă internațional cu aeronave mari de tip Boeing B727, în condițiile în care certificatul său de operator aerian, eliberat la 31 martie 2008 în conformitate cu ordinele administrative abrogate, a expirat la 30 martie 2009, în temeiul unei exceptări de la necesitatea de a se conforma unui astfel de COA, emisă la 16 decembrie 2009 pentru o perioadă maximă de 90 de zile și care a expirat la 16 martie 2010. CAAP nu a fost în măsură să confirme la 18 martie 2010 că acest operator și-a încetat în cele din urmă activitatea.
- (81) CAAP a raportat că următoarele nouă COA au expirat sau nu au fost reînnoite: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. și Yokota Aviation Corp. Cu toate acestea, CAAP nu a furnizat dovezi ale faptului că au fost revocate COA ale acestor transportatori și că acești transportatori au încetat, în consecință, să existe.
- (82) CAAP a indicat că a inițiat un proces de recertificare la începutul anului 2009 și că 21 de transportatori aerieni au fost deja recertificați în conformitate cu reglementările în domeniul aviației civile care au intrat în vigoare în 2008. Acești transportatori sunt: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc.. Cu toate acestea, CAAP nu a demonstrat soliditatea acestui proces de recertificare. CAAP nu a putut furniza certificatele complete ale tuturor acestor transportatori, deoarece COA prezentate nu permiteau în special identificarea numărului și a însemnelor de înmatriculare ale următorilor transportatori recertificați: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'n Inc., Misibis Aviation and Development Corp. În plus, CAAP nu a furnizat dovada efectuării unui audit de precertificare sau a executării unor investigații suficiente privind operațiunile și mentenanța transportatorilor, înainte de recertificarea acestora, pentru a demonstra implementarea efectivă a manualelor aprobate și faptul că operațiunile și mentenanța acestor transportatori respectă standardele de siguranță aplicabile. Mai mult, CAAP nu a demonstrat că transportatorii recertificați sunt supuși unei supravegheri post-certificare adecvate, deoarece planurile de supraveghere pe care le-au prezentat pentru anul 2010 privind navigabilitatea și licențierea nu specificau nicio dată pentru activitățile planificate.
- (83) La 18 martie 2010, transportatorul Philippines Airlines a fost audiat, la solicitarea sa, de Comitetul pentru Siguranță Aeriană. Transportatorul aerian și-a prezentat

⁽¹⁾ Considerentul (16) din Regulamentul (CE) nr. 1131/2008 din 14 noiembrie 2008, JO L 306, 15.11.2008, p. 49.

activitatea, precum și procesul de recertificare la care a fost supus în 2009 până la eliberarea, la 9 octombrie 2009, a noului său COA atestând respectarea reglementărilor în domeniul aviației civile care au intrat în vigoare în 2008. Transportatorul a prezentat verificările efectuate înainte de recertificare și a confirmat că acestea au fost concentrate asupra revizuirii și aprobării noilor manuale și proceduri. Transportatorul a indicat, de asemenea, că nu a fost supus de către CAAP unui audit la fața locului aprofundat înainte de recertificare și că, în ceea ce privește operațiunile sale, acestea nu au fost auditate de CAAP, un astfel de audit fiind așteptat în viitor. Philippines Airlines a declarat că nu efectuează operațiuni către UE și a indicat că, în urma retrogradării ratingului Filipinelor de către Administrația Federală a Aviației a SUA, operațiunile sale către SUA sunt supuse unor restricții, transportatorul nefiind autorizat să deservească rute suplimentare și nici să schimbe aeronavele utilizate pe rutele pe care le operează în prezent.

- (84) La 18 martie 2010, transportatorul Cebu Pacific Airlines a fost audiat, la solicitarea sa, de Comitetul pentru Siguranță Aeriană. Transportatorul aerian și-a prezentat activitatea, precum și procesul de recertificare la care a fost supus în 2009 până la eliberarea, la 25 noiembrie 2009, a noului său COA atestând respectarea reglementărilor în domeniul aviației civile care au intrat în vigoare în 2008. Transportatorul a prezentat verificările efectuate înainte de recertificare și a confirmat, în special, că certificatul obținut include o nouă aprobare pentru transportul de mărfuri periculoase, deși acest aspect nu a fost auditat de CAAP. Transportatorul a declarat însă că, în mod voluntar, nu face uz de aprobarea respectivă. Cebu Pacific a declarat că, în urma retrogradării ratingului Filipinelor de către Administrația Federală a Aviației a SUA, nu este autorizat să efectueze operațiuni către SUA. Transportatorul a indicat în continuare că nu intenționează să efectueze operațiuni către UE.
- (85) Comisia recunoaște eforturile recente întreprinse de cei doi transportatori aerieni pentru a garanta siguranța operațiunilor și, de asemenea, faptul că aceștia au pus în aplicare măsuri interne de îmbunătățire a siguranței. Comisia este pregătită să efectueze o vizită acestor operatori, cu participarea statelor membre și a Agenției Europene de Siguranță a Aviației, pentru a verifica respectarea de către aceștia a standardelor internaționale de siguranță.
- (86) Comisia recunoaște, de asemenea, eforturile recente întreprinse de autoritățile competente pentru a reforma sistemul aviației civile din Filipine și măsurile luate pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță raportate de FAA și OACI. Cu toate acestea, până la implementarea efectivă a acțiunilor corective adecvate, destinate remedierii problemelor semnificative de siguranță comunicate de OACI, pe baza criteriilor comune, se apreciază că autoritățile competente din Filipine nu sunt în măsură, în acest stadiu, să implementeze standardele de siguranță corespunzătoare și să

impună respectarea acestora de către toți transportatorii aerieni aflați sub controlul lor reglementar. Prin urmare, toți transportatorii aerieni certificați în Filipine trebuie să fie supuși unei interdicții de operare și incluși în anexa A.

- (87) Comisia consideră însă că recente schimbări în conducerea CAAP, precum și măsurile concrete imediate luate de această nouă conducere, inclusiv recrutarea a 23 de inspectori calificați și recurgerea la asistența tehnică notabilă acordată de OACI, demonstrează dorința statului de a remedia rapid deficiențele în materie de siguranță identificate de FAA și OACI și pregătesc calea către rezolvarea cu succes și fără întârziere a acestor deficiențe. Comisia este pregătită să sprijine eforturile Filipinelor prin intermediul unei vizite de evaluare, inclusiv a performanțelor operatorilor în materie de siguranță, în scopul remedierii deficiențelor grave în materie de siguranță identificate.

Considerații generale privind ceilalți transportatori incluși în anexele A și B

- (88) Până în prezent, în pofida solicitărilor specifice transmise de Comisie, nu a fost comunicată Comisiei nicio dovadă privind implementarea integrală a măsurilor de remediere adecvate de către ceilalți transportatori aerieni incluși în lista comunitară, actualizată la 26 noiembrie 2009, și de către autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni respectivi. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori aerieni trebuie să fie în continuare supuși unei interdicții de operare (anexa A) sau unor restricții de operare (anexa B), după caz.
- (89) 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, 30 martie 2010.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Siim KALLAS
Vicepreședinte*

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI SUPUȘI UNEI INTERDICȚII GENERALE DE OPERARE PE TERITORIUL COMUNITĂȚII ⁽¹⁾

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regatul Cambodgia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Necunoscut	VRB	Republica Rwanda
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția transportatorului TAAG Angola Airlines inclus în anexa B, inclusiv:			Republica Angola
AEROJET	015	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	004	DCD	Republica Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	003	MBC	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
ALADA	005	RAD	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
DIEXIM	007	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	011	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
PHA	019	Necunoscut	Republica Angola
RUI & CONCEICAO	012	Necunoscut	Republica Angola
SAL	013	Necunoscut	Republica Angola
SERVISAIR	018	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	014	SOR	Republica Angola

⁽¹⁾ Transportatorii aerieni enumerați în anexa A ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj, aparținând unui transportator aerian care nu este supus unei interdicții de operare, cu condiția respectării standardelor de siguranță corespunzătoare.

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv:		—	Republica Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	—	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.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv:			Republica Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Necunoscut	Republica Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Necunoscut	Republica Congo
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv:		—	Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Republica Democratică Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ 2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ 2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Republica Democratică Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv:			Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	Necunoscut	CEL	Guineea Ecuatorială
EGAMS	Necunoscut	EGM	Guineea Ecuatorială
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guineea Ecuatorială
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	—	Guineea Ecuatorială
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guineea Ecuatorială
GUINEA AIRWAYS	738	—	Guineea Ecuatorială
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines și Ekspres Transportasi Antarbenua, inclusiv:			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	DRZ	Republica Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Necunoscut	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republica Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Republica Indonezia
MEGANTARA	121-025	MKE	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
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	SAE	Republica Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Necunoscut	Republica Indonezia
SKY AVIATION	135-044	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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
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 inclus în anexa B, inclusiv:			Republica Kazahstan
AERO AIR COMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AEROPRAKT KZ	Necunoscut	APK	Republica Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republica Kazahstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republica Kazahstan
AIR DIVISION OF EKA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AIR FLAMINGO	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Necunoscut	AKS	Republica Kazahstan
ALMATY AVIATION	Necunoscut	LMT	Republica Kazahstan
ARKHABAY	Necunoscut	KEK	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republica Kazahstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republica Kazahstan
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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	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
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Necunoscut	KZE	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
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republica Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republica Kazahstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republica Kazahstan
KAZAIRWEST	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
KZAVIA	Necunoscut	KKA	Republica Kazahstan
KZAVIASPAS	Necunoscut	KZS	Republica Kazahstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republica Kazahstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republica Kazahstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republica Kazahstan
NAVIGATOR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Necunoscut	KOV	Republica Kazahstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
SALEM AIRCOMPANY	Necunoscut	KKS	Republica Kazahstan

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
SAMAL AIR	Necunoscut	SAV	Republica Kazahstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republica Kazahstan
SEMEYAVIA	Necunoscut	SMK	Republica Kazahstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republica Kazahstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republica Kazahstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republica Kazahstan
SKYSERVICE	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
TYAN SHAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Necunoscut	JTU	Republica Kazahstan
ZHERSU AVIA	Necunoscut	RZU	Republica Kazahstan
ZHEZKAZGANAIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv:			Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
ASIAN AIR	Necunoscut	AAZ	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	EEA	Republica Kârgâzstan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republica Kârgâzstan
ITEK AIR	04	IKA	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republica Kârgâzstan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MAX AVIA	33	MAI	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republica Kârgâzstan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republica Kârgâzstan

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republica Kârgâzstan
TRAST AERO	05	TSJ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia		—	Liberia
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția transportatorilor Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG incluși în anexa B, inclusiv:			Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	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 aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Filipine, inclusiv:			Republica Filipine
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Necunoscut	Republica Filipine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Necunoscut	Republica Filipine
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Necunoscut	Republica Filipine
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Necunoscut	Republica Filipine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Necunoscut	Republica Filipine
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Necunoscut	Republica Filipine
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	Necunoscut	Republica Filipine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Necunoscut	Republica Filipine
BEACON	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Necunoscut	Republica Filipine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Necunoscut	Republica Filipine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Necunoscut	Republica Filipine
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Necunoscut	Republica Filipine
CM AERO	4AN2000001	Necunoscut	Republica Filipine
CORPORATE AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Necunoscut	Republica Filipine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Necunoscut	Republica Filipine
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Necunoscut	Republica Filipine
HUMA CORPORATION	2009014	Necunoscut	Republica Filipine
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Necunoscut	Republica Filipine
ISLAND AVIATION	2009009	Necunoscut	Republica Filipine
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Necunoscut	Republica Filipine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Necunoscut	Republica Filipine
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Necunoscut	Republica Filipine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Necunoscut	Republica Filipine
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Necunoscut	Republica Filipine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Necunoscut	Republica Filipine
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Necunoscut	Republica Filipine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Necunoscut	Republica Filipine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Necunoscut	Republica Filipine

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Necunoscut	Republica Filipine
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Necunoscut	Republica Filipine
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Necunoscut	Republica Filipine
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Necunoscut	Republica Filipine
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Necunoscut	Republica Filipine
WORLD AVIATION, CORP.	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Necunoscut	Republica Filipine
YOKOTA AVIATION, INC.	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
ZENITH AIR, INC.	2009012	Necunoscut	Republica Filipine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Necunoscut	Republica Filipine
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Príncipe, inclusiv:	—	—	São Tomé și Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Necunoscut	São Tomé și Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé și Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé și Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Necunoscut	São Tomé și Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé și Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Necunoscut	São Tomé și Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé și Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Necunoscut	São Tomé și Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé și Príncipe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Necunoscut	DTY	Sierra Leone

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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 aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan			Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS	Necunoscut		Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	Necunoscut		Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	Necunoscut		Republica Sudan
ATTICO AIRLINES	Necunoscut		Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Necunoscut		Republica Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Necunoscut		Republica Sudan
ALMAJARA AVIATION	Necunoscut		Republica Sudan
BADER AIRLINES	Necunoscut		Republica Sudan
ALFA AIRLINES	Necunoscut		Republica Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Necunoscut		Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Necunoscut		Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Necunoscut		Republica Sudan
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Swaziland, inclusiv:	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI SUPUȘI UNOR RESTRICȚII OPERAȚIONALE PE TERITORIUL COMUNITĂȚII ⁽¹⁾

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip Tu 204	Toată flota, exceptând: P-632, P-633	Republica Populară Democrată Coreeană
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip Falcon 50; 1 aeronavă de tip Falcon 900	Toată flota, exceptând: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republica Gaboneză
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazahstan	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip B767; 4 aeronave de tip B757; 10 aeronave de tip A319/320/321; 5 aeronave de tip Fokker 50	Toată flota, exceptând: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regatul Țărilor de Jos)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comore	Toată flota, exceptând: LET 410 UVP	Toată flota, exceptând: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 1 aeronavă de tip Boeing B-767-200	Toată flota, exceptând: TR-LHP	Republica Gaboneză
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, exceptând: 14 aeronave de tip A300, 4 aeronave de tip A310, 9 aeronave de tip B747, 1 aeronavă de tip B737, 6 aeronave de tip A320	Toată flota, exceptând: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF	Republica Islamică Iran

⁽¹⁾ Transportatorii aeriени enumerați în anexa B ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează o aeronavă închiriată cu echipaj, aparținând unui transportator aerian care nu este supus unei interdicții de operare, cu condiția respectării standardelor de siguranță corespunzătoare.

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată în COA (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (COA)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 1 aeronavă de tip Challenger CL601, 1 aeronavă de tip HS-125-800	Toată flota, exceptând: TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, exceptând: 3 aeronave de tip Boeing B-777 și 4 aeronave de tip Boeing B-737-700	Toată flota, exceptând: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republica Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucraina	Toată flota, exceptând o aeronavă de tip MD-83	Toată flota, exceptând UR-CFF	Ucraina

(¹) Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate în mod specific pentru operațiunile sale actuale pe teritoriul Comunității Europene.

(²) Air Astana este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate în mod specific pentru operațiunile sale actuale pe teritoriul Comunității Europene.

(³) Gabon Airlines este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate în mod specific pentru operațiunile sale actuale pe teritoriul Comunității Europene.

(⁴) Iran Air este autorizat să efectueze operațiuni cu destinații în Uniunea Europeană cu aeronavele specificate, în condițiile menționate la considerentele (47) și (48) din prezentul regulament.