

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 390/2011 AL COMISIEI**din 19 aprilie 2011****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei ⁽²⁾ a stabilit lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii Europene, menționată în capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre au comunicat Comisiei informații relevante pentru actualizarea listei comunitare. O serie de țări terțe au comunicat, de asemenea, informații relevante. Prin urmare, 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 exploatare pe teritoriul Uniunii Europene sau a unei decizii de modificare a condițiilor unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus în lista comunitară.
- (4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de statele membre, de a 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. 3922/1991 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile ⁽³⁾.

- (5) Comisia și, în anumite cazuri, 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 (EASA) și de Comisie cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările vizate de Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Comitetul 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 EASA și de statele membre pentru a asigura continuitatea navigabilității și întreținerii aeronavelor înmatriculate în Uniune și exploatate de transportatori aerieni certificați de autoritățile aeronautice civile din țări terțe.
- (8) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat, de asemenea, prezentări susținute de EASA cu privire la clasificarea problemelor constatate în cursul inspecțiilor la platformă realizate în cadrul programului de evaluare a siguranței la aeronavele din țări terțe (SAFA) al UE și a aprobat propunerile agenției referitoare la o nouă clasificare a neconformităților în ceea ce privește cerințele ELP (*English Language Proficiency*) ale OACI pentru piloți, pentru a garanta respectarea deplină și fără întârziere a standardelor ELP. În conformitate cu aceste propuneri, în cazul nerespectării ELP și al prezentării de către statul care a eliberat licența a unui plan de măsuri către OACI, în vederea punerii în conformitate, problema constatată ar trebui să fie considerată ca intrând în categoria 2. De asemenea, în cazul nerespectării ELP și al neprezentării de către statul de licențiere a unui plan de măsuri către OACI sau al notificării de către statul de licențiere a obținerii conformității integrale, dar fără a respecta efectiv această cerință, problema constatată ar trebui să intre în categoria 3. În fine, în cazul în care se poate atesta conformitatea formală cu ELP, deși comunicarea în cursul procesului de inspecție la platformă este foarte dificilă datorită nivelului clar necorespunzător de cunoaștere a limbii engleze al piloților, ar trebui să se înregistreze o observație generală (categoria G). Comitetul pentru Siguranță Aeriană a convenit să încerce aplicarea acestor propuneri în mod armonizat. EASA s-a angajat să publice în scurt timp materiale orientative pertinente.

- (9) De asemenea, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a aprobat propunerea agenției ca statele membre să stabilească legături funcționale cu furnizor de servicii de

⁽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.

navigație aeriană pertinentă, pentru a raporta dificultățile de comunicare cu echipajele aeronavelor datorate nivelului insuficient de cunoaștere a limbii engleze al piloților. În fine, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a solicitat EASA să prezinte, în cadrul următoarei reuniuni a comitetului, un raport cu privire la rezultatele SAFA referitoare la implementarea cerințelor ELP pentru piloți, precum și la implementarea clasificării propuse.

- (10) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 trebuie modificat în consecință.

Transportatori aerieni din Uniunea Europeană

- (11) Pe baza analizei realizate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației cu privire la informațiile obținute în urma inspecțiilor la platformă 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: la 26 noiembrie 2010, Cipru a decis să suspende certificatul de operator aerian (AOC) al transportatorului aerian Eurocypria Airlines, în urma sistării operațiunilor și a lipsei de mijloace financiare a transportatorului aerian pentru continuarea exploatării în condiții de siguranță; la 24 octombrie 2010, Italia a hotărât să suspende licența de operare deținută de transportatorul aerian Livingston și, la 11 martie 2011, pe cea deținută de transportatorul aerian ItaliAirlines; Lituania a decis să revoce AOC-ul transportatorului aerian Star 1 Airlines la 11 noiembrie 2010; în urma lichidării transportatorului aerian Blue Line și a suspendării ulterioare a licenței sale de operare, la 6 octombrie 2010 Franța a decis să suspende AOC-ul acestui transportator aerian. În plus, la 16 septembrie 2010 Franța a decis să nu reînnoiască AOC-ul Strategic Airlines; Grecia a decis să revoce AOC-ul Hellas Jet în noiembrie 2010, a suspendat AOC-ul Athens Airways în ianuarie 2011 și a pus Hellenic Imperial Airways sub supraveghere sporită; la 31 decembrie 2010, Suedia a decis să nu reînnoiască AOC-ul transportatorului aerian Viking Airlines AB, iar Regatul Unit și-a intensificat activitatea de supraveghere a transportatorilor aerieni Jet2.com, Oasis și Titan Airways.

Portugalia

- (12) În urma analizării, în cadrul reuniunii Comitetului pentru Siguranță Aeriană din noiembrie 2010 ⁽¹⁾, a situației anumitor transportatori aerieni licențiați în Portugalia, autoritatea competentă din Portugalia (INAC) a prezentat informații cu privire la rezultatele supravegherii sporite din punct de vedere al siguranței a transportatorilor aerieni Luzair și White. În ceea ce privește Luzair, INAC a raportat că, în urma unei modificări a flotei, AOC-ul Luzair a fost suspendat la 11 februarie 2011. În ceea ce privește White, INAC a raportat realizarea a 29 de inspecții în domeniul operațiunilor, precum și a 5 inspecții în domeniul navigabilității, care

nu au scos la iveală deficiențe semnificative. Pe lângă aceasta, EASA a raportat că transportatorii aerieni au fost inspecți în noiembrie 2010 și că niciuna dintre inspecții nu a scos la iveală deficiențe semnificative. În contextul unei schimbări generale de politică în cadrul companiei, două aeronave de tip A320 cu numere de înmatriculare CS-TQO și CS-TQK au fost retrase din flotă la 12 noiembrie 2010, respectiv la 22 februarie 2011.

Germania

- (13) În urma analizării de către EASA a datelor obținute din inspecțiile SAFA și a identificării unui număr sporit de transportatori aerieni germani care apăreau în rezultatele inspecțiilor SAFA cu mai mult de o constatare majoră per inspecție, Comisia a lansat consultări oficiale cu autoritatea competentă din Germania (*Luftfahrtbundesamt* – LBA) și a organizat o reuniune la 10 martie 2011.
- (14) Analiza cauzelor principale care afectează performanța acestor transportatori aerieni a revelat anumite puncte slabe în supravegherea lor, după cum s-a dovedit direct și în urma unei inspecții de standardizare realizate de EASA în perioada 26-29 mai 2009 în domeniul operațiunilor, care a indicat, de asemenea, numărul insuficient de angajați calificați din cadrul LBA, fapt care afectează capacitatea Germaniei de a asigura o supraveghere continuă și limitează capacitatea LBA de a crește gradul de supraveghere acolo unde este necesar.
- (15) Situația specifică a Bin Air, un transportator aerian certificat în Germania, a fost discutată în cadrul reuniunii din 10 martie, la care a participat și transportatorul aerian în cauză, prezentând măsurile luate în vederea soluționării deficiențelor de siguranță identificate în cursul inspecțiilor SAFA. De asemenea, autoritatea competentă din Germania a informat Comisia că a suspendat AOC-ul transportatorului aerian ACH Hamburg GmbH.
- (16) Germania a confirmat Comitetului pentru Siguranță Aeriană că AOC-ul ACH Hamburg GmbH rămâne suspendat și că situația va fi reexaminată în luna mai 2011 și, dacă până la acea dată transportatorul aerian nu va fi făcut niciun progres, AOC-ul va fi revocat. Germania a informat de asemenea că s-au intensificat activitățile de supraveghere a transportatorului aerian Bin Air, că aeronava de tip Cessna C550 cu numărul de înmatriculare D-IJJJ a fost retrasă de pe AOC-ul transportatorului aerian Advance Air Luftfahrtgesellschaft și că LBA și-a intensificat activitatea de supraveghere a altor transportatori aerieni cu rezultate slabe la inspecțiile la platformă, în cursul cărora s-au identificat deficiențe de siguranță. LBA a precizat că a explicat clar acestor transportatori aerieni că, dacă nu se fac îmbunătățiri, AOC-urile lor vor fi suspendate.
- (17) În ceea ce privește lipsa personalului calificat, Germania a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană că nu se va înregistra nicio ameliorare a situației în 2011. O evaluare a resurselor de personal ale LBA este însă în curs,

⁽¹⁾ Considerentul 13 din Regulamentul (UE) nr. 1071/2010, JO L 306, 23.11.2010, p. 45.

urmând să se încheie în primăvara anului 2011, prin urmare se preconizează că din 2012 se poate aștepta o ameliorare a situației personalului.

- (18) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au luat notă de eforturile depuse de autoritatea competentă din Germania în privința rezolvării deficiențelor de siguranță identificate ale anumitor transportatori aerieni, precum și activitatea în curs care vizează soluționarea lipsei de personal calificat din cadrul LBA. Comisia a subliniat însă că, fără a aduce atingere competențelor executorii care i-au fost conferite prin tratat, dacă aceste acțiuni sunt ineficiente pentru ameliorarea performanței transportatorilor aerieni certificați în Germania, vor trebui luate măsuri care să asigure că riscurile de siguranță identificate au fost soluționate în mod adecvat.

Spania

- (19) În urma analizării de către EASA a datelor obținute din inspecțiile SAFA și a identificării unui număr sporit de transportatori aerieni spanioli care apăreau în rezultatele inspecțiilor SAFA cu mai mult de o constatare majoră per inspecție, Comisia a lansat consultări oficiale cu autoritatea competentă din Spania (AESA) și a organizat o reuniune la 14 martie 2011.
- (20) Situația specifică a Flightline, un transportator aerian certificat în Spania, a fost discutată în cadrul reuniunii. La reuniune a participat și transportatorul aerian în cauză și a prezentat măsurile luate în vederea soluționării deficiențelor de siguranță constatate în cursul inspecțiilor SAFA. Pe lângă aceasta, transportatorul aerian a detaliat măsurile luate în urma accidentului în care a fost implicată aeronava de tip Fairchild Metro 3 cu număr de înmatriculare EC-ITP. Flightline a explicat că încheiasse un acord comercial cu compania Air Lada (un transportator aerian necertificat) pentru exploatarea a două aeronave Fairchild Metro 3, cu numerele de înmatriculare EC-GPS și EC-ITP, folosind piloți puși la dispoziție de Air Lada. Comisia a arătat că aceeași aeronavă fusese exploatată anterior în temeiul AOC deținut de Eurocontinental, un alt transportator aerian certificat în Spania, și că, în urma inspecțiilor SAFA și a unor incidente de siguranță semnificative în timpul exploatării acestei aeronave, AESA suspendase AOC-ul Eurocontinental.
- (21) Flightline a afirmat că a respectat toate cerințele de formare pentru conversia piloților și a realizat controalele de calitate a exploatării aeronavei pe insula Man. Comisia a solicitat detalii suplimentare despre planul de măsuri corective al transportatorului aerian și copii ale rapoartelor de audit intern cu privire la exploatarea aeronavei Fairchild Metro 3. După primirea informațiilor la 22 martie, Comisia a invitat transportatorul aerian Flightline să susțină o prezentare în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană.
- (22) La reuniunea din 14 martie 2011, AESA a informat Comisia că a decis să limiteze AOC-ul Flightline pentru

a împiedica exploatarea aeronavelor Fairchild Metro 3 și că a inițiat procedura de suspendare a AOC-ului.

- (23) Comisia a invitat AESA să furnizeze mai multe clarificări cu privire la măsurile de executare referitoare la alți patru transportatori aerieni certificați în Spania, care fuseseră identificați de EASA ca având rezultate slabe la inspecțiile SAFA. AESA a informat ulterior Comisia, la 28 martie 2011, că, în urma unor audituri recente realizate la Air Taxi and Charter International și Zorex, s-au constatat probleme semnificative de siguranță și, prin urmare, a fost inițiată procedura de suspendare a AOC-urilor ambilor transportatori aerieni. În ceea ce privește transportatorul aerian Jetnova, AESA așteaptă răspunsul transportatorului aerian cu privire la constatări specifice făcute de AESA și, dacă acest răspuns este inadecvat, va iniția procedura de suspendare. În privința transportatorilor aerieni Aeronova, Tag Aviation și Alba Star, AESA își continuă activitatea de supraveghere, însă consideră că în acest stadiu nu sunt necesare măsuri reglementare specifice. Transportatorul aerian Flightline a fost audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 5 aprilie 2011, ocazie cu care a informat că a introdus proceduri revizuite în vederea sporirii controlului operațional al zborurilor Flightline, în special al celor operate departe de baza sa principală, că și-a modificat manualul de operațiuni pentru a include îndrumări cu privire la utilizarea unor aerodromuri alternative, și-a modificat programul de formare în vederea consolidării cunoștințelor piloților cu privire la procedurile operaționale și și-a revizuit procedurile de selectare a piloților.
- (24) Spania a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană că, în urma constatării unor probleme în cursul inspecțiilor realizate la Flightline, la 14 martie 2011 AESA a inițiat procedura de suspendare a AOC-ului Flightline și a introdus măsuri de precauție pentru a soluționa problemele imediate de siguranță. AESA a confirmat că Flightline a luat ulterior măsuri în vederea soluționării problemelor imediate de siguranță și, de asemenea, a prezentat un plan de măsuri corective care este în curs de evaluare de către AESA.
- (25) Având în vedere măsurile luate de autoritatea competentă din Spania pentru rezolvarea deficiențelor de siguranță identificate la Flightline și la alți transportatori aerieni spanioli, se apreciază că în acest moment nu este necesară luarea altor măsuri. Comisia a subliniat însă că, dacă aceste acțiuni sunt ineficiente pentru ameliorarea performanței transportatorilor aerieni certificați în Spania, vor trebui luate măsuri care să asigure că riscurile de siguranță identificate au fost soluționate în mod adecvat. Între timp, Comisia, în cooperare cu EASA, va monitoriza în continuare performanța transportatorilor aerieni din Spania din punctul de vedere al siguranței.

Transportatori aerieni din Angola

- (26) INAVIC a raportat progrese suplimentare în privința soluționării deficiențelor rămase dintre cele identificate de OACI în cursul misiunii sale la fața locului din ianuarie 2010. În special, INAVIC continuă să actualizeze reglementările angoleze privind siguranța aviației pentru a reflecta ultimele modificări ale standardelor OACI,

continuă să își consolideze capacitățile, progresează în ceea ce privește recertificarea transportatorilor aerieni în conformitate cu reglementările respective și își consolidează în continuare programul de supraveghere.

- (27) În ceea ce privește supravegherea TAAG Angolan Airlines, INAVIC a confirmat informațiile prezentate Comisiei la 3 martie 2011: două aeronave B777 exploatare de TAAG fuseseră implicate în două incidente grave în decembrie 2010 în Portugalia și în Angola, care au implicat deteriorări la motor. În urma rezultatelor preliminare ale investigației desfășurate de autoritatea competentă din Portugalia, se pare că, în acest stadiu, atât transportatorul aerian, cât și autoritatea competentă au luat măsurile necesare pentru rezolvarea cauzelor identificate ca fiind legate de producător și pentru a preveni reparația acestora. Operațiunile s-au reluat acum, inclusiv spre UE, în contextul unui program de supraveghere sporită în colaborare cu producătorul.
- (28) INAVIC a comunicat că, în cursul procesului de recertificare, activitățile de supraveghere a anumitor transportatori aerieni au revelat probleme de siguranță și încălcări ale reglementărilor în vigoare privind siguranța, care au determinat INAVIC să ia măsurile de executare corespunzătoare. În cazul a șase transportatori aerieni s-a constatat nerespectarea reglementărilor angoleze privind siguranța aviației: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA și SAL. Mai exact, INAVIC a prezentat dovezi că AOC-ul acestora fie expirase și nu fusese reînnoit, fie era revocat. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, acești transportatori trebuie retrași din anexa A.
- (29) INAVIC a indicat, de asemenea, că AOC-ul a doi transportatori aerieni, ANGOLA AIR SERVICES și GIRA GLOBO, a fost suspendat. În așteptarea unor dovezi privind capacitatea tehnică pentru a încheia cu succes procedura de certificare până la 15 aprilie 2011, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acești transportatori trebuie să rămână în anexa A.
- (30) INAVIC a comunicat că a recertificat cinci transportatori aerieni în conformitate cu reglementările angoleze privind siguranța aviației: SONAIR Air Services în decembrie 2010, AIR26 la 31 ianuarie 2011, HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET și HELIANG la 15 februarie 2011. Până în prezent, însă, nu s-au adus dovezi verificate că s-au realizat suficiente investigații anterior emiterii acestor noi AOC-uri, nici că problema semnificativă de siguranță identificată de OACI în legătură cu certificarea transportatorilor aerieni în Angola a fost soluționată efectiv. Prin urmare se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acești transportatori trebuie să rămână în anexa A.
- (31) Pe lângă aceasta, INAVIC a declarat că a certificat un nou transportator aerian: FLY540, la 31 ianuarie 2011. Nu există însă dovezi verificate că s-au realizat suficiente investigații anterior emiterii acestor noi AOC-uri, nici că problema semnificativă de siguranță identificată de

OACI în legătură cu certificarea transportatorilor aerieni în Angola a fost soluționată efectiv. Prin urmare se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acești transportatori trebuie incluși în anexa A.

- (32) În fine, INAVIC a raportat că pentru patru transportatori aerieni procedura de recertificare nu s-a încheiat încă: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO și MAVEWA. Procedura de recertificare, care se preconiza că va fi finalizată înainte de sfârșitul anului 2010, a fost amânată până la 15 aprilie 2011, dată până la care INAVIC a precizat că transportatorii respectivi vor trebui să își sisteze operațiunile dacă nu sunt recertificați în conformitate cu reglementările angoleze privind siguranța aviației. În așteptarea finalizării procedurii, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acești transportatori aerieni, precum și alți transportatori aerieni aflați în responsabilitatea reglementară a INAVIC trebuie să rămână în anexa A.
- (33) Comisia recomandă cu insistență ca INAVIC să finalizeze recertificarea transportatorilor aerieni angolezi cu fermitate și ținând seama în mod corespunzător de problemele de siguranță potențiale identificate în acest cursul acestei procedurii. De asemenea, Comisia încurajează INAVIC să coopereze pe deplin cu OACI în vederea validării progreselor în implementarea planului său de măsuri corective, inclusiv, dacă este posibil și după caz, prin intermediul unei misiuni la fața locului (ICAO Coordinated Validation Mission – ICVM).

Transportatori aerieni din Cambodgia

- (34) În urma ultimului său raport cu privire la situația din Regatul Cambodgia⁽¹⁾, autoritatea competentă din Cambodgia (SSCA) a informat că măsurile de executare luate pentru soluționarea deficiențelor identificate în cursul auditurilor OACI au avut ca rezultat revocarea tuturor certificatelor de operatori aerian (AOC) care erau deținute de transportatori aerieni din Regatul Cambodgia la momentul auditului OACI.
- (35) În special, aceasta a confirmat că AOC-ul Siem Reap International Airways a fost revocat la 10 octombrie 2010. Se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acest transportator trebuie retras din anexa A.
- (36) EASA a raportat cu privire la misiunea de asistență tehnică desfășurată în ianuarie 2011 pentru a sprijini dezvoltarea capacităților autorității competente din Regatul Cambodgia, confirmând faptul că autoritatea competentă din Cambodgia a făcut progrese considerabile în privința soluționării deficiențelor identificate de OACI. Mai exact, aceasta a restructurat complet legislația privind aviația și procedurile interne pentru supravegherea inițială și continuă a întreprinderilor, ceea ce deschide calea pentru o supraveghere conformă cu standardele internaționale de siguranță. Comisia ia notă de eforturile semnificative depuse de SSCA în vederea respectării standardelor internaționale de siguranță și recunoaște importanța măsurilor de executare luate în acest sens.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 590/2010 din 5.7.2010, JO L 170, 6.7.2010, p. 12.

Transportatori aerieni din Republica Democratică Congo

- (37) Toți transportatorii aerieni certificați în Republica Democratică Congo fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul UE și sunt incluși în anexa A. Există dovezi verificate că autoritatea competentă din Republica Democratică Congo a eliberat o licență de operare transportatorului aerian Korongo Airlines la 7 ianuarie 2011.
- (38) Comisia a inițiat consultări cu autoritatea competentă din Republica Democratică Congo pentru a obține clarificări cu privire la situația acestui transportator aerian și la condițiile de supraveghere aferente. Autoritatea competentă din Republica Democratică Congo nu a răspuns acestei solicitări.
- (39) Întrucât nu există nicio dovadă a vreunei modificări a capacității autorității competente din Republica Democratică Congo de a asigura supravegherea transportatorilor aerieni licențiați în acest stat în conformitate cu standardele de siguranță aplicabile, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că transportatorul Korongo Airlines trebuie adăugat în anexa A.

Transportatori aerieni din Georgia

- (40) Există dovezi verificate că inspecțiile la platformă SAFA⁽¹⁾ realizate asupra aeronavelor anumitor transportatori aerieni înregistrați în Georgia au indicat diverse probleme importante. Autoritatea competentă din Georgia (*United Transport Administration* – UTA) a prezentat informații despre măsurile de executare luate cu privire la AOC-urile transportatorilor aerieni respectivi, precum și ale altora. Potrivit acestor informații, au fost revocate AOC-urile următorilor transportatori aerieni: LTD Eurex Airline și JSC Tam Air la 24 noiembrie 2010, LTD Sky Way și LTD Sakviaservice la 29 noiembrie 2010, LTD Jav Avia la 18 ianuarie 2011, LTD Carre Aviation Georgia la 8 februarie 2011, LTD Air Batumi la 17 martie 2011 și LTD Air Iberia la 4 aprilie 2011. AOC-ul LTD Sun Way a expirat la 3 februarie 2011 și nu a fost reinnoit.
- (41) Există dovezi verificate că au avut loc accidente și incidente datorate mai multor transportatori aerieni din Georgia. Printre acestea se numără accidentul în care a fost implicată o aeronavă de tip Ilyushin 76TD cu numărul de înmatriculare 4L-GNI, exploatată de Sun Way, și care a avut loc la Karachi, în Pakistan, la 28 noiembrie 2010, precum și recentul accident în care a fost implicată aeronava de tip Canadair CL 600 cu numărul de înmatriculare 4L-GAE exploatată de Georgian Airways, care a avut loc la Kinshasa, în Republica Democratică Congo, la 4 aprilie 2011. De asemenea, există dovezi de neconformități în domeniul siguranței în ceea ce privește aeronave înmatriculate în

Georgia și importate din țări ai căror transportatori aerieni au făcut obiectul unei interdicții de exploatare în Uniunea Europeană.

- (42) Având în vedere dovezile menționate mai sus, Comisia a avut o întâlnire cu autoritatea competentă din Georgia la 22 martie 2011. UTA a prezentat documente suplimentare la 22, 25, 28 și 29 martie 2011. Aceste documente indicau că de la 15 aprilie 2011 urmează să fie înființată o nouă Agenție Aeronautică Civilă independentă și că un număr de aeronave au fost radiate⁽²⁾ ca urmare a revizuirii „Normelor pentru înmatricularea de către stat și eliberarea de certificate de navigabilitate pentru aeronavele civile georgiene”, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2011.
- (43) UTA a fost audiată de Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 5 aprilie 2011. În cursul audierii, UTA a confirmat revocarea unui număr de certificate de operator aerian și radierea a 29 din cele 79 de aeronave din registrul de stat. În continuare, UTA a informat cu privire la măsurile corective implementate ca urmare a auditului USOAP realizat de OACI în 2007 și a prezentat un program de reformă cuprinzând armonizarea legislației în domeniul aviației cu acquis-ul UE legat de Acordul privind instituirea unui spațiu aerian comun european. Aceste eforturi sunt sprijinite de diverse inițiative, precum un program de twinning și asistență tehnică pentru UTA desfășurat în cadrul programului TRACECA (Coridorul de transport Europa-Caucaz-Asia).
- (44) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au luat notă de progresele făcute de UTA, de disponibilitatea acestora de a furniza informații transparente și de a coopera îndeaproape în vederea soluționării lacunelor și, de asemenea, de faptul că în viitorul apropiat se prevede continuarea reformelor. Comisia va continua să lucreze îndeaproape cu autoritatea competentă din Georgia în legătură cu eforturile acesteia de modernizare a sistemului său de siguranță în domeniul aviației civile.

(1) Inspecțiile SAFA numărul: AESA-E-2010-255; AESA-E-2010-328; BCAA-2010-134; CAA-NL-2010-20; DGAC/F-2010-1024; DGAC/F-2010-1708; MOTLUX-2010-19.

(2) În perioada 13.8.2010-23.3.2011 au fost radiate următoarele aeronave: două aeronave AN-12 cu numerele de înmatriculare 4L-GLU și 4L-FFD și patru aeronave IL-76 cu numerele de înmatriculare 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-GLF, exploatate de Sky Way; două aeronave IL-76 cu numerele de înmatriculare 4L-GLR și 4L-GLK și două aeronave AN-12 cu numerele de înmatriculare 4L-GLT și 4L-GLN, exploatate de Saqviaservice; trei aeronave IL-76 cu numerele de înmatriculare 4L-GLM, 4L-MGC și 4L-MGM, exploatate de Sun Way; o aeronavă IL-76 cu numărul de înmatriculare 4L-AWA, exploatată de Air West; trei aeronave AN-12 cu numerele de înmatriculare 4L-IRA, 4L-HUS, 4L-VAL, exploatate de Air Victor Georgia; o aeronavă AN-12 cu numărul de înmatriculare 4L-PAS, exploatată de Transviaservice; o aeronavă AS-350B3 cu numărul de înmatriculare 4L-GGG, exploatată de Aviaservice; o aeronavă AN-28 cu numărul de înmatriculare 4L-28001, exploatată de Georgian Aviation University; o aeronavă YAK-40 cu numărul de înmatriculare 4L-AAK, exploatată de Tam Air; o aeronavă B-737 cu numărul de înmatriculare 4L-TGM, exploatată de Georgia Airways; o aeronavă AN-26 cu numărul de înmatriculare 4L-JAV, exploatată de Jav Avia; o aeronavă AN-12 cu numărul de înmatriculare 4L-BKN, exploatată de Fly Adjara; două aeronave AN-26 cu numerele de înmatriculare 4L-GST și 4L-GSS, exploatate de Carre Aviation Georgia; o aeronavă B-747 cu numărul de înmatriculare 4L-KMK, exploatată de Eurex Airlines; o aeronavă SAAB 340 cu numărul de înmatriculare 4L – EUI, exploatată de Georgian International Airlines, și o aeronavă MI – 8T cu numărul de înmatriculare 4L – BGA, exploatată de Tisheti.

- (45) Statele membre trebuie să asigure intensificarea inspecțiilor la platformă asupra aeronavelor transportatorilor aerieni din Georgia care vizează verificarea conformității efective a acestora cu standardele de siguranță relevante, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 351/2008 al Comisiei ⁽¹⁾, pentru a oferi o bază de reevaluare a acestui caz în decursul următoarei reuniuni a Comitetului pentru Siguranță Aeriană.

Transportatori aerieni din Indonezia

- (46) După adoptarea Regulamentului (UE) nr. 590/2010 ⁽²⁾, Comisia a continuat în mod activ consultările cu autoritatea competentă din Indonezia în ceea ce privește măsurile pe care aceasta le-a luat pentru a ameliora siguranța aviației în Indonezia și pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță aplicabile.
- (47) Autoritatea competentă din Indonezia (DGCA) a participat la o videoconferință cu Comisia la 11 martie 2011, informând că toți transportatorii aerieni certificați în Indonezia, cu excepția Wing Air, fuseseră recertificați. De asemenea, DGCA a informat că doar 9 % din aeronavele care operează în Indonezia nu sunt încă dotate cu echipamentul OACI obligatoriu, că DGCA a emis o derogare care permite exploatarea până la sfârșitul anului 2011 și că, după această dată, aeronavele care nu sunt dotate cu echipamentul respectiv vor fi imobilizate la sol.
- (48) Comitetul pentru Siguranță Aeriană ia notă de aceste evoluții și încurajează autoritatea competentă din Indonezia să își continue eforturile de intensificare a activității de supraveghere a transportatorilor aerieni care intră în responsabilitatea sa reglementară.
- (49) DGCA a solicitat retragerea transportatorilor aerieni exclusiv de marfă Cardig Air, Republic Express, Asia Link și Air Maleo și a prezentat dovezi documentate care arătau că operațiunile acestor transportatori aerieni se limitează doar la transportul de marfă și exclud transportul de pasageri și că autoritatea a luat măsuri de executare corespunzătoare pentru a limita AOC-urile acestora, astfel încât să excludă efectuarea de zboruri către Uniunea Europeană sau dinspre Uniunea Europeană către Indonezia.
- (50) În consecință se apreciază, pe baza criteriilor comune, că transportatorii indonezieni Cardig Air, Republic Express, Asia Link și Air Maleo trebuie retrași din anexa A.

Transportatori aerieni din Israel

Sun D'Or

- (51) În urma analizării de către EASA a rezultatelor inspecțiilor la platformă realizate asupra aeronavelor care sunt exploatare în UE începând din 2008 de către transportatorul aerian Sun D'Or certificat în Israel, care au revelat cazuri grave și repetate de nerespectare a standardelor internaționale de siguranță, Comisia a deschis consultări

oficiale cu autoritatea competentă din Israel și a audiat transportatorul aerian la 16 martie 2010. Consultările au scos la iveală faptul că transportatorul aerian nu era certificat în mod adecvat de către autoritatea competentă din Israel, întrucât deținea un AOC în ciuda faptului că nu a putut demonstra că asigură exploatarea în condiții de siguranță a unor aeronave în stare de navigabilitate exploatare sub responsabilitate sa (întreținerea și controlul operațiunilor aflându-se în afara companiei). Mai mult, compania nu a putut demonstra că a luat măsuri de remediere și corective corespunzătoare pentru găsirea unor soluții sustenabile la diversele constatări ale inspecțiilor la platformă SAFA. Așadar, consultările nu au putut dovedi că transportatorul respectă standardele de siguranță relevante.

- (52) În urma consultărilor cu Comisia și cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, precum și a unor consultări suplimentare cu transportatorul aerian, autoritatea competentă din Israel a decis să revoce AOC-ul Sun D'Or cu începere de la 1 aprilie 2011. După luarea acestei decizii, toate aeronavele au fost transferate pe AOC-ul altui transportator aerian israelian, iar activitățile Sun D'Or s-au limitat doar la vânzarea de bilete.
- (53) Autoritatea competentă din Israel a fost invitată să țină o prezentare în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană cu privire la supravegherea acestui transportator aerian și a făcut acest lucru la 6 aprilie 2011. În cursul acestei prezentări, autoritatea a afirmat că Sun D'Or nu va mai fi (re)certificat. De asemenea, în cursul prezentării sale, autoritatea competentă din Israel a informat cu privire la eforturile globale pe care le depune în vederea sporirii capacităților sale de supraveghere și a modernizării sistemului de siguranță din Israel.
- (54) Prin urmare se apreciază, pe baza criteriilor comune, că nu sunt necesare alte măsuri.

Isirair

- (55) În urma analizării de către EASA a rezultatelor inspecțiilor la platformă realizate asupra aeronavelor care sunt exploatare în UE începând din 2008 de către transportatorul aerian Isirair certificat în Israel, care au revelat cazuri grave și repetate de nerespectare a standardelor internaționale de siguranță, Comisia a deschis consultări oficiale cu autoritatea competentă din Israel și a audiat transportatorul aerian la 16 martie 2010. Consultările au scos la iveală faptul că transportatorul aerian a instituit o serie de măsuri structurale pentru a asigura faptul că respectă standardele de siguranță relevante în mod sustenabil. Transportatorul aerian a schimbat conducerea (titularii de posturi) în vederea instituirii unei politici de siguranță pe baza unui sistem de management al siguranței. De asemenea, a retras din flota sa 3 aeronave de tip Airbus A-320 (cu numerele de înmatriculare X-ABH, 4X-ABD și 4X-ABF) care erau responsabile pentru majoritatea constatărilor grave din cadrul inspecțiilor la platformă SAFA. În fine, a ameliorat formarea personalului calificat pentru a asigura realizarea în mod corespunzător a inspecțiilor înainte de zbor; și-a revizuit procedurile interne de exploatare și a introdus un nou sistem de asigurare a calității, împreună cu un sistem de audit al asigurării calității; și-a revizuit complet manualul

⁽¹⁾ JO L 109, 19.4.2008, p. 7.

⁽²⁾ JO L 170, 6.7.2010, p. 9.

de operațiuni la sol și manualul de întreținere și a introdus un manual modern pentru centrul de control operațional.

- (56) Având în vedere aceste schimbări și în lumina prezentării ținute de autoritatea competentă din Israel, la 6 aprilie 2011, în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană, se apreciază că transportatorul aerian este capabil să își îmbunătățească în mod continuu performanța. Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către Isair a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

Transportatori aerieni din Kazahstan

- (57) Autoritatea competentă din Kazahstan a informat Comisia că face progrese în privința implementării unei reforme ambițioase a sectorului aviației începute în 2009 cu scopul de a îmbunătăți siguranța aeriană. În urma adoptării unui nou cod al aviației civile în iulie 2010, sunt în curs de elaborare peste 100 de reglementări specifice privind aviația, dintre care majoritatea au fost deja adoptate. Autoritatea competentă face progrese, de asemenea, în ceea ce privește consolidarea capacităților sale, prin recrutări de noi inspectori calificați, recrutări care vor continua în lunile următoare.
- (58) Autoritatea competentă din Kazahstan a informat că ia în continuare măsuri de executare. Mai precis, a informat că a revocat AOC-ul următorilor transportatori aerieni: Air Flamingo, Almaty Aviation, Atyrau Aye Zholy, Arkhabay, Asia Continental Avialines, Centr Pankh, Kazavia National Airlines, Kokshetau Airlines, Orlan 2000, Zherzu Avia.
- (59) Autoritatea competentă din Kazahstan a afirmat (și a prezentat dovezi în acest sens) că acești transportatori aerieni nu mai sunt angajați în activitatea de transport aerian comercial și nu mai dețin o licență de operare valabilă pentru aceasta. Prin urmare, aceștia nu mai sunt considerați transportatori aerieni în sensul articolului 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Având în vedere cele de mai sus, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acești zece transportatori aerieni trebuie reținuți din anexa A.
- (60) Autoritatea competentă din Kazahstan a informat, de asemenea, că a reexaminat cazul transportatorului aerian KazAirWest, al cărui AOC fusese revocat, și că a eliberat acestuia un nou AOC. Se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acest transportator trebuie menținut în anexa A.
- (61) Comisia sprijină reforma ambițioasă a sistemului de aviație civilă întreprinsă de autoritățile din Kazahstan și le invită pe acestea să își continue cu hotărâre eforturile de a implementa planul de măsuri corective convenit cu OACI, concentrându-se în principal asupra problemelor importante de siguranță nerezolvate și a recertificării tuturor operatorilor aflați în răspunderea lor. Comisia este pregătită să organizeze în timp util, cu asistența Agenției Europene de Siguranță a Aviației și cu sprijinul

statelor membre, o evaluare la fața locului pentru a verifica progresele înregistrate în ceea ce privește implementarea planului de măsuri.

Transportatori aerieni din Kârgâzstan

- (62) Autoritatea competentă din Kârgâzstan a informat că AOC-urile următorilor patru transportatori aerieni – Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) și Sky Gate International (SGD) – au fost revocate în 2009 și 2010, iar codurile OACI de identificare ale acestora au fost revocate de OACI. Prin urmare se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acești transportatori trebuie reținuți din anexa A.
- (63) De asemenea, autoritatea competentă din Kârgâzstan a informat că AOC-urile altor trei transportatori aerieni – Itek Air, Trast Aero și Asian Air – au expirat, dar nu a prezentat dovezi în acest sens. Prin urmare se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acești transportatori trebuie să rămână în anexa A.
- (64) Întrucât până în prezent Comisiei nu i-au fost furnizate dovezi privind implementarea integrală a unor măsuri de remediere adecvate de către ceilalți transportatorii aerieni certificați în Kârgâzstan și de către autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a acestora, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acești transportatori aerieni trebuie să rămână în anexa A.
- (65) Comisia încurajează autoritatea competentă din Kârgâzstan să își continue eforturile pentru remedierea tuturor neconformităților identificate în cursul auditului efectuat de OACI în aprilie 2009 în cadrul Programului universal de auditare a supravegherii siguranței (USOAP). Comisia Europeană, asistată de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și cu sprijinul statelor membre, este pregătită să efectueze o evaluare la fața locului în momentul în care implementarea planului de măsuri înaintat OACI va fi suficient de avansată. Obiectivul acestei vizite va fi verificarea implementării cerințelor de siguranță aplicabile de către autoritățile competente și de către entitățile aflate sub supravegherea lor.

Air Madagascar

- (66) Există dovezi cu privire la numeroase deficiențe de siguranță ale transportatorului Air Madagascar, certificat în Madagascar. Aceste deficiențe au fost constatate de autoritatea competentă din Franța, în cursul inspecțiilor la platformă realizate în cadrul programului SAFA. Rezultatele referitoare la aeronavele B-767 sunt cu mult mai nefavorabile decât cele referitoare la celelalte aeronave ale transportatorului aerian. Numărul problemelor constatate la fiecare inspecție SAFA, repetiția deficiențelor de siguranță și faptul că, din 2010, situația este în curs de deteriorare indică o problemă gravă din punctul de vedere al siguranței.
- (67) În februarie 2008, OACI a efectuat un audit universal al supravegherii siguranței și a raportat un număr ridicat de deficiențe importante referitoare la capacitatea autorității aeronautice civile din Madagascar de a-și îndeplini responsabilitățile de supraveghere a siguranței aeriene.

- (68) La 28 februarie 2011, Comisia, având în vedere inspecțiile SAFA și rezultatele raportului de audit al OACI, a inițiat o consultare oficială cu autoritatea competentă din Madagascar, exprimând îngrijorări serioase în legătură cu siguranța în exploatare a Air Madagascar și recomandându-i acestuia și autorității competente respective, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, să ia măsuri pentru a răspunde la constatările OACI și a soluționa în mod satisfăcător deficiențele de siguranță constatate în cursul inspecțiilor SAFA.
- (69) La 16 martie 2011, Comisia s-a întâlnit cu autoritatea aeronautică civilă din Madagascar și cu reprezentanți ai Air Madagascar, pentru a se asigura că ambele părți au luat măsuri în vederea soluționării deficiențelor de siguranță constatate în cursul inspecțiilor SAFA sau cel puțin că s-au luat măsuri corespunzătoare de atenuare a riscurilor de siguranță identificate. Din păcate, informațiile prezentate în cursul aceste întâlniri nu au putut demonstra realizarea unei analize cuprinzătoare a cauzelor principale ale deficiențelor de siguranță, nici implementarea unui plan solid de măsuri corective și preventive de către companie și nici derularea unui program corespunzător de supraveghere a siguranței de către autorități. Ca urmare, autoritatea aeronautică civilă din Madagascar și operatorul Air Madagascar au fost invitați să clarifice situația cu ocazia reuniunii Comitetului pentru Siguranță Aeriană din aprilie 2011.
- (70) Air Madagascar și autoritatea competentă din Madagascar au fost audiați de Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 5 aprilie 2011. Air Madagascar a prezentat un plan de măsuri corective și preventive îmbunătățit, bazat pe o analiză solidă a cauzelor principale, dar nu a adus dovezi că aceste măsuri au dat rezultate până în prezent.
- (71) Comitetul salută eforturile încurajatoare ale transportatorului aerian, însă și-a exprimat îngrijorarea cu privire la persistența unor puncte slabe grave în ceea ce privește continuitatea navigabilității tuturor aeronavelor exploatare de Air Madagascar. Transportatorul aerian a acceptat faptul că există deficiențe în privința aeronavelor sale de tip Boeing B-767 și a afirmat că, după părerea sa, măsurile instituite în prezent sunt capabile să atenueze riscurile de siguranță în ceea ce privește restul flotei sale, datorită frecvenței reduse de zbor și/sau vechimii acestor aeronave.
- (72) Comitetul a recunoscut eforturile depuse de transportatorul aerian în vederea găsirii unor soluții sustenabile pentru deficiențele de siguranță constatate în cursul inspecțiilor SAFA și a solicitat autorității competente din Madagascar să își intensifice activitățile de supraveghere pentru a asigura implementarea efectivă și fără întârzieri nejustificate a planului de măsuri corective și preventive al operatorului.
- (73) Ținând seama de numeroasele și repetatele deficiențe de siguranță detectate în cursul inspecțiilor la platformă asupra aeronavelor de tip Boeing B-767 exploatare de

Air Madagascar, de insuficienta capacitate a companiei de a implementa până în prezent un plan corespunzător de măsuri corective și preventive, precum și de lipsa exercitării unei activități de supraveghere adecvate de către autoritatea competentă din Madagascar în ceea ce privește operațiunile acestui transportator aerian, și în urma avizului Comitetului pentru Siguranță Aeriană, Comisia consideră că nu ar trebui să se permită acestui transportator aerian să exploateze aeronavele sale de tip Boeing B-767 în Uniunea Europeană. În consecință se apreciază, pe baza criteriilor comune, că Air Madagascar trebuie inclus în anexa B și că operațiunile sale trebuie să facă obiectul unor restricții vizând excluderea tuturor aeronavelor de tip Boeing B-767. Transportatorului aerian ar trebui să i se permită să efectueze zboruri spre Uniune cu alte tipuri de aeronave incluse în AOC-ul său, conform anexei B.

- (74) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către Air Madagascar a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

Transportatori aerieni din Mozambic

- (75) Există dovezi verificate cu privire la incapacitatea autorității responsabile cu supravegherea siguranței transportatorilor aerieni certificați în Mozambic de a implementa și de a aplica standardele de siguranță relevante, după cum demonstrează rezultatele auditului realizat de OACI în ianuarie 2010 în cadrul programului universal de auditare a supravegherii siguranței (USOAP). Auditul a revelat un număr mare de deficiențe importante în ceea ce privește capacitatea autorității aeronautice civile din Mozambic de a-și îndeplini responsabilitățile de supraveghere a siguranței aeriene. La momentul publicării raportului final al auditului OACI, peste 77 % din standardele OACI nu erau implementate efectiv. În cazul anumitor elemente esențiale, cum ar fi existența personalului tehnic calificat, peste 98 % din standardele OACI nu erau implementate efectiv. În ceea ce privește soluționarea problemelor de siguranță, peste 93 % din standardele OACI nu erau implementate efectiv.
- (76) Ca urmare a auditului USOAP realizat în Mozambic, OACI a transmis tuturor statelor care sunt părți la Convenția de la Chicago constatările sale cu privire la existența unei probleme semnificative de siguranță care afectează supravegherea siguranței transportatorilor licențiați în Mozambic⁽¹⁾; potrivit constatărilor respective, procesul de certificare utilizat în Mozambic pentru eliberarea unui certificat de operator aerian (AOC) nu respectă dispozițiile aplicabile din anexa 6 a OACI. Mai precis, cei 15 operatori aerieni din Mozambic, inclusiv operatorii aerieni internaționali, își desfășoară încă operațiunile pe baza unor certificate de operator aerian (AOC) eliberate în conformitate cu reglementările anterioare, care au fost abrogate. Autoritatea competentă

⁽¹⁾ Constatarea OPS/01 a OACI.

din Mozambic (IACM) nu a evaluat toate elementele specifice ale procedurii de certificare înainte de a elibera un AOC, neputând astfel asigura faptul că toți cei 15 deținători de AOC respectă dispozițiile anexei 6 și reglementările naționale înainte de a desfășura operațiuni de zbor pe plan internațional. Mai mult, IACM nu a realizat inspecții de supraveghere ale operatorilor aerieni de mai bine de doi ani.

- (77) Există dovezi că autoritatea competentă din Mozambic nu este capabilă să remedieze în mod eficace problemele de neconformitate constatate de OACI, demonstrate de faptul că o mare parte a planurilor de măsuri corective propuse de autoritatea respectivă pentru soluționarea neconformităților identificate de OACI nu au fost considerate acceptabile de OACI. Acesta este în special cazul problemei de siguranță semnificative identificate de OACI, care rămâne nerezolvată. Mai mult, autoritatea competentă din Mozambic a informat că s-au înregistrat întârzieri în implementarea planurilor de măsuri corective.
- (78) Având în vedere rezultatele auditului USOAP al OACI, Comisia a inițiat în martie 2010 o consultare cu autoritatea competentă din Mozambic (IACM), exprimând îngrijorări serioase cu privire la siguranța în exploatare a transportatorilor aerieni licențiați în această țară și solicitând clarificări cu privire la măsurile luate de autoritatea competentă pentru a soluționa problemele identificate de OACI.
- (79) În perioada aprilie 2010-aprilie 2011, IACM a transmis documente și, la 6 aprilie 2011, a susținut o prezentare în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană. IACM a indicat că, ulterior transmiterii către OACI a planului de măsuri corective menționat mai sus, a demarat primii pași ai implementării acestuia. În special, a informat că este în curs o reformă a IACM, care are ca scop să consolideze în mod semnificativ independența și capacitatea de supraveghere a acesteia și că, până la recrutarea unui număr suficient de inspecți calificați, IACM a încheiat contracte cu consultanți externi pentru sprijinirea activităților de supraveghere. Cu toate acestea, Comitetul pentru Siguranță Aeriană consideră că IACM nu a furnizat dovezi că doar IACM însăși deține în prezent suficiente resurse pentru a asigura supravegherea tuturor transportatorilor aerieni certificați în Mozambic. Autoritatea competentă a informat că în Mozambic sunt certificați 13 transportatori aerieni și că a putut, cu ajutorul acestor consultanți, să recertifice 8 dintre ei în 2010 în conformitate cu reglementările în domeniul aviației civile din Mozambic, între care trei transportatori aerieni care efectuează zboruri internaționale – Mozambique Airlines, Mozambique Express și Trans Airways. Însă Comitetul pentru Siguranță Aeriană este de părere că autoritatea nu a furnizat dovezi că transportatorii respectivi fac obiectul unei supravegheri continue, în concordanță cu standardele de siguranță aplicabile. În fine, autoritatea competentă a confirmat că 5 transportatori aerieni, declarați ca efectuând doar zboruri interne, continuă să opereze pe baza unor AOC-uri care au fost eliberate în conformitate cu reglementările anterioare, în prezent abrogate; IACM nu a

prezentat însă aceste certificate. Problema importantă de siguranță indicată în acest sens de OACI rămâne nerezolvată până în prezent.

- (80) Mozambique Airlines (LAM) a prezentat informații în scris și a fost audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 6 aprilie 2011. LAM a confirmat că a fost recertificat la 6 aprilie 2010 în conformitate cu reglementările în domeniul aviației civile din Mozambic. Cu toate acestea, AOC-ul său, care expirase la 5 aprilie, a fost reînnoit la 6 aprilie 2011 de IACM cu o limitare referitoare la excluderea manevrelor de apropiere în condiții de vizibilitate redusă din categoria III, deoarece s-a confirmat că transportatorul nu avea autorizările necesare pentru realizarea acestor manevre de apropiere. Mozambique Express (MEX) a prezentat informații în scris și a fost audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 6 aprilie 2011. MEX a confirmat faptul că a fost recertificat în aprilie 2010 în conformitate cu reglementările în domeniul aviației civile din Mozambic, cu toate că patru aeronave de tip Embraer 120 sunt exploatate fără a fi echipate cu E-GPWS (TAWS).
- (81) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană recunosc eforturile depuse în vederea reformării sistemului aviației civile din Mozambic și primele măsuri luate pentru a soluționa deficiențele de siguranță raportate de OACI. Cu toate acestea, pe baza criteriilor comune și până la implementarea efectivă a măsurilor corective adecvate menite să remedieze deficiențele identificate de OACI, în special problemele importante de siguranță, se consideră că, în stadiul actual, autoritatea competentă din Mozambic nu este capabilă să implementeze și să aplice standardele de siguranță relevante în cazul tuturor transportatorilor aerieni care se află sub controlul său reglementar. Prin urmare, toți transportatorii aerieni certificați în Mozambic trebuie să facă obiectul unei interdicții de exploatare și să fie așadar incluși în anexa A.
- (82) Autoritatea competentă din Portugalia a raportat că a convenit să ofere asistență tehnică autorității competente din Mozambic și că a demarat deja această activitate. Această asistență tehnică va include în special formarea de personal calificat și proceduri în domeniul realizării activităților de supraveghere.
- (83) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană încurajează Mozambic să coopereze în continuare pe deplin cu OACI pentru a valida un plan de măsuri corective adecvat menit să remedieze deficiențele identificate de această organizație și pentru a valida progresele realizate în implementarea acestuia, prin organizarea unei misiuni ICVM în timp util. Comisia Europeană, cu sprijinul Agenției Europene de Siguranță a Aviației, precum și al statelor membre, este pregătită să aibă în vedere furnizarea de asistență tehnică în acest sens, dacă este necesar.
- (84) Comisia va fi pregătită să reanalizeze situația, în urma avizului Comitetului pentru Siguranță Aeriană, pe baza unor dovezi verificate privind faptul că implementarea planului de măsuri transmis OACI este suficient de avansată.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

- (85) În urma realizării de către Comisie a unei vizite în Federația Rusă în decembrie 2010, autoritatea competentă din Federația Rusă a prezentat informații cu privire la AOC-urile anumitor transportatori aerieni ruși ale căror rezultate în urma inspecțiilor la platformă SAFA au indicat mai multe deficiențe importante per inspecție. În plus, în cursul consultărilor cu autoritatea competentă din Federația Rusă, în data de 8 martie, aceasta s-a angajat să transmită Comisiei următoarele informații: (a) informații cu privire la rezultatele activităților de supraveghere ale autorității din Federația Rusă asupra transportatorilor aerieni ruși identificați; (b) informații cu privire la implementarea de măsuri corective de către acești transportatori aerieni în vederea soluționării problemelor identificate în cursul inspecțiilor la platformă SAFA; și (c) lista AOC-urilor anumitor transportatori aerieni ruși care efectuează zboruri spre UE.
- (86) Pe baza informațiilor prezentate de autoritatea competentă din Federația Rusă, următoarele aeronave incluse în AOC-ul anumitor transportatori aerieni nu sunt conforme în prezent cu standardele OACI și Comitetul pentru Siguranță Aeriană recomandă insistent Comisiei să urmărească clarificarea operațiunilor internaționale ale acestor aeronave împreună cu autoritatea competentă din Federația Rusă:
- (a) Aircompany Yakutia: aeronava Antonov AN-140 cu numărul de înmatriculare RA-41250; aeronavele AN-24RV cu numerele de înmatriculare RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363; aeronava AN-26 cu numărul de înmatriculare RA-26660; aeronavele Tupolev TU-154M cu numerele de înmatriculare RA-85007, RA-85707 și RA-85794;
 - (b) Atlant Soyuz: aeronavele Tupolev TU-154M cu numerele de înmatriculare RA-85672 și RA-85682 exploatare anterior de Atlant Soyuz sunt în prezent exploatare de alți transportatori aerieni certificați în Federația Rusă;
 - (c) Gazpromavia: aeronavele Tupolev TU-154M cu numerele de înmatriculare RA-85625 și RA-85774; aeronavele Yakovlev Yak-40 cu numerele de înmatriculare RA-87511, RA-88300 și RA-88186; aeronavele Yak-40K cu numerele de înmatriculare RA-21505, RA-98109 și RA-8830; aeronava Yak-42D cu numărul de înmatriculare 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: aeronavele Tupolev TU-154B cu numerele de înmatriculare RA-85494 și RA-85457;
 - (e) Krasnoyarsky Airlines: aeronava de tip TU-154M cu numărul de înmatriculare RA-85672, înscrisă anterior în AOC-ul Krasnoyarsky Airlines, care a fost revocat în 2009, este exploatată în prezent de Atlant Soyuz; aeronava de același tip cu numărul de înmatriculare RA-85682 este exploatată de un alt transportator aerian certificat în Federația Rusă;
 - (f) Kuban Airlines: aeronavele Yakovlev Yak-42 cu numerele de înmatriculare RA-42331, RA-42350, RA-42538 și RA-42541;
 - (g) Orenburg Airlines: aeronava Tupolev TU-154B cu numărul de înmatriculare 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) Moscovia Airlines: aeronavele Antonov AN-12 cu numerele de înmatriculare RA-12193 și RA-12194;
 - (i) Tatarstan Airlines: aeronavele Yakovlev Yak-42D cu numerele de înmatriculare RA-42374 și RA-42433;
 - (j) Ural Airlines: aeronava Tupolev TU-154B cu numărul de înmatriculare RA-85508 (aeronavele RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 și RA-85432 nu sunt exploatare în prezent din motive financiare);
 - (k) UTAir: aeronavele Tupolev TU-154M cu numerele de înmatriculare RA-85733, RA-85755, RA-85806 și RA-85820; toate aeronavele (24) 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-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 exploatare de un alt transportator rus; toate aeronavele (1) de tip TU-134B: RA-65726; toate aeronavele (10) de tip Yakovlev Yak-40: RA-87348 (în prezent nu este exploatată, din motive financiare), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 și RA-88280; aeronavele de același tip RA-87292 și RA-88244 au fost retrase din exploatare; 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); aeronavele de tip AN-24B cu numerele de înmatriculare RA-46388 și RA-87348 nu sunt exploatare din motive financiare; aeronavele RA-46267 și RA-47289 și aeronavele de tip AN-24RV cu numerele de înmatriculare RA-46509, RA-46519 și RA-47800 sunt exploatare de un alt transportator rus;
 - (l) Rossija (STC Russia): aeronava Tupolev TU-134 cu numărul de înmatriculare RA-65979, aeronavele RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 și RA-65555 fiind exploatare de un alt transportator rus; aeronava de tip Ilyushin IL-18 cu numărul de înmatriculare RA-75454 este exploatată de un alt transportator rus; aeronavele Yakovlev Yak-40 cu numerele de înmatriculare RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 și RA-88200 sunt exploatare de un alt transportator rus;

- (m) Russair: aeronavele Tupolev TU-134A cu numerele de înmatriculare RA-65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 și RA-65691;
- (n) Kosmos: aeronavele Tupolev TU-134-A3 cu numerele de înmatriculare RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557, RA-65566 și aeronava TU-134-B cu numărul de înmatriculare RA-65574;
- (o) The 224th-Flight Unit State Airlines: aeronavele Ilyushin IL-76MD cu numerele de înmatriculare RA-76638 și RA-78750;
- (p) Daghestan Airlines: aeronava Tupolev TU-134B cu numărul de înmatriculare RA-65569;
- (q) Kogalymavia: aeronavele Tupolev TU-134A3 cu numerele de înmatriculare RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA-65944 și RA-65944; aeronava Tupolev TU-154B2 cu numărul de înmatriculare RA-85522.
- (87) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană iau notă de informațiile furnizate de autoritatea competentă din Federația Rusă și vor urmări remedierea în mod sustenabil a neconformităților în domeniul siguranței identificate, prin continuarea consultărilor tehnice cu autoritatea competentă din Federația Rusă.
- (88) Între timp, statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către transportatorii aerieni ruși a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestor transportatori în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008, iar Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape măsurile luate de aceștia.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (89) Transportatorul aerian Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană și a prezentat în prealabil informații în scris. Acesta a informat că, în conformitate cu planurile sale de reînnoire a flotei, aeronavele de tip DC-9 51 au fost scoase din exploatare. De asemenea, a informat că a fost recertificat de autoritatea aeronautică civilă din Ucraina (UKR SAA) în ianuarie 2011 și că a primit un AOC valabil timp de 2 ani.
- (90) UMAir a furnizat de asemenea documente menite să demonstreze că toate măsurile corective luate ca urmare a vizitelor UE din mai și octombrie 2009 au fost finalizate. În plus, a prezentat documente privind verificarea situației implementării măsurilor corective menite să soluționeze problemele constatate de UKR SAA în cursul activităților de supraveghere. Între altele, a prezentat și raportul unei anchete privind un incident grav care a avut loc la Beirut la 21 septembrie 2010.
- Conform acestui raport, aterizarea în regim de urgență a aeronavei DC-9-51 cu numărul de înmatriculare UR-CBY, la scurt timp după decolare, s-a datorat opririi motorului, care a fost cel mai probabil cauzată de lovirea unor păsări. Raportul a revelat însă și că manualul de operațiuni al UMAir nu conținea o anumită procedură critică în caz de nefuncționare a motorului.
- (91) Dat fiind că raportul unei inspecții la platformă realizate în UE ⁽¹⁾ la 28 februarie 2011 asupra aeronavei UR-CHN exploatate de transportatorul aerian în cauză a scos la iveală deficiențe grave, Comisia a solicitat transportatorului aerian informații suplimentare. Ca urmare a acestei solicitări, transportatorul aerian a furnizat documente cu privire la specificațiile operațiunilor și certificatul de navigabilitate al aeronavei MD83 cu numărul de înmatriculare UR-CHN, arătând că aceasta este dotată cu echipamente OACI obligatorii.
- (92) Transportatorul a fost invitat la o reuniune tehnică ce a avut loc la 25 martie 2011, pentru a clarifica aspectele rămase nerezolvate. În cursul reuniunii, dar și ulterior acesteia, transportatorul a prezentat detalii ale rezultatelor auditurilor interne, verificărilor și inspecțiilor la platformă și ale măsurilor corective respective luate și a indicat că manualul său de operațiuni actual conține toate procedurile în caz de funcționare normală, anormală și în caz de urgență și că prevede formarea periodică cu ajutorul simulatoarelor.
- (93) UKR SAA a solicitat audierea de către Comitetul pentru Siguranță Aeriană și a fost audiată la 6 aprilie 2011, ocazie cu care a prezentat procedurile de inspecție și verificare și a raportat cu privire la implementarea măsurilor corective de către transportatorii aerieni aflați sub supravegherea sa reglementară, între care și UMAir. UKR SAA a confirmat că UMAir a rectificat toate problemele identificate în cursul vizitelor UE din mai și octombrie 2009. De asemenea, UKR SAA a declarat că își îndeplinește în continuare responsabilitățile care îi revin ca stat de înmatriculare și stat al operatorului în ceea ce privește închirierea de către UMAir a unor aeronave cu echipaj.
- (94) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a salutat ameliorările realizate de UMAir în ceea ce privește implementarea standardelor de siguranță internaționale și suspendarea exploatării aeronavelor DC-9-51, precum și declarațiile făcute de UKR SAA și consideră că operațiunile acestui transportator aerian nu mai trebuie supuse niciunei restricții. Prin urmare se apreciază, pe baza criteriilor comune, că Ukrainian Mediterranean Airlines (UM Air) trebuie retras din anexa B.
- (95) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către UMAir a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

⁽¹⁾ SCAA-2011-30.

Considerente generale privind ceilalți transportatori incluși în anexele A și B

- (96) Până în prezent, în ciuda solicitărilor specifice formulate de Comisie, acestea nu i-a fost comunicată nicio dovadă privind implementarea integrală a unor măsuri corective corespunzătoare nici de către ceilalți transportatori incluși în lista comunitară actualizată la 22 noiembrie 2010, nici de către autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni respectivi. Prin urmare se apreciază, pe baza criteriilor comune, că respectivii transportatori aerieni trebuie să facă în continuare obiectul unei interdicții de exploatare (anexa A) sau, după caz, al unor restricții de exploatare (anexa B).
- (97) 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, 19 aprilie 2011.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Siim KALLAS
Vicepreședinte*

ANEXA A

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republica Ghana
Silverback Cargo Freighters	Necunoscut	VRB	Republica Rwanda
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, incluzând:			Republica Islamică Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
PAMIR AIRLINES	Necunoscut	PIR	Republica Islamică Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Republica Islamică Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția transportatorului TAAG Angola Airlines inclus în anexa B, incluzând:			Republica Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republica Angola
Air Gicango	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
Diexim	007	Necunoscut	Republica Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	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	AEB	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, incluzând:			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), incluzând:			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	ABB	Republica Democratică Congo (RDC)
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)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	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)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Semnătură ministerială (ordonanța nr. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
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)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
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)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, incluzând:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de 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 TransportE 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, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia și Metro Batavia, 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
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republica Indonezia
EASTINDO	135-038	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	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
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Republica Indonezia
MEGANTARA	121-025	MKE	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
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
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
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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
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, incluzând:			Republica Kazahstan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republica Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republica Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republica Kazahstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Republica Kazahstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republica Kazahstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republica Kazahstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republica Kazahstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republica Kazahstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republica Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republica Kazahstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republica Kazahstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republica Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republica Kazahstan
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	Republica Kazahstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republica Kazahstan
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Republica Kazahstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republica Kazahstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republica Kazahstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republica Kazahstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republica Kazahstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republica Kazahstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republica Kazahstan
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, incluzând:			Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
ASIAN AIR	36	AZZ	Republica Kârgâzstan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republica Kârgâzstan
Click Airways	11	CGK	Republica Kârgâzstan
DAMES	20	DAM	Republica Kârgâzstan
EASTOK AVIA	15	EEA	Republica Kârgâzstan
ITEK Air	04	IKA	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republica Kârgâzstan
Kyrgyzstan	03	LYN	Republica Kârgâzstan
KYRGYZSTAN AIRLINE	Necunoscut	KGA	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republica Kârgâzstan
Sky Way air	21	SAB	Republica Kârgâzstan
TRAST AERO	05	TSJ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Liberia.			Liberia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția transportatorilor Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG incluși în anexa B, incluzând:			Republica Gaboneză

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Necunoscut	Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republica Gaboneză
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Necunoscut	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mauritania, incluzând:			Republica Mauritania
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republica Mauritania
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mozambic, incluzând:			Republica Mozambic
Mozambique Airlines – linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	Republica Mozambic
Mozambique Express/MEX	02 din 2010	MXE	Republica Mozambic
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03 din 2010	Necunoscut	Republica Mozambic
Helicopteros Capital	Necunoscut	Necunoscut	Republica Mozambic
CFA Mozambique	Necunoscut	Necunoscut	Republica Mozambic
Unique Air Charter	Necunoscut	Necunoscut	Republica Mozambic
Aerovisao de Mozambique	Necunoscut	Necunoscut	Republica Mozambic
Safari Air	Necunoscut	Necunoscut	Republica Mozambic
ETA Air Charter LDA	04 din 2010	Necunoscut	Republica Mozambic
Emilio Air Charter Ida	05 din 2010	Necunoscut	Republica Mozambic
CFM-TTA sA	07 din 2010	Necunoscut	Republica Mozambic
Aero-Servicos sarl	08 din 2010	Necunoscut	Republica Mozambic
VR Cropsprayers Ida	06 din 2010	Necunoscut	Republica Mozambic
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Filipine, incluzând:			Republica Filipine
Aerowurks Aerial Spraying Services	2010030	Necunoscut	Republica Filipine
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republica Filipine

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Necunoscut	Republica Filipine
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Necunoscut	Republica Filipine
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Necunoscut	Republica Filipine
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Necunoscut	Republica Filipine
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Necunoscut	Republica Filipine
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Necunoscut	Republica Filipine
Beacon	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Necunoscut	Republica Filipine
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Necunoscut	Republica Filipine
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	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
Inaer Aviation Corp.	4AN2002004	Necunoscut	Republica Filipine
Island Aviation	2009009	SOY	Republica Filipine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Necunoscut	Republica Filipine
Lion Air, Incorporated	2009019	Necunoscut	Republica Filipine
Macro asia air taxi services	2010029	Necunoscut	Republica Filipine
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Necunoscut	Republica Filipine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
Omni aviation corp.	2010033	Necunoscut	Republica Filipine
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republica Filipine
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Necunoscut	Republica Filipine
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Necunoscut	Republica Filipine
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republica Filipine
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Necunoscut	Republica Filipine
Royal air charter services Inc.	2010024	Necunoscut	Republica Filipine
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Necunoscut	Republica Filipine

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Necunoscut	Republica Filipine
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Necunoscut	Republica Filipine
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republica Filipine
Subic international air charter	4AN9900010	Necunoscut	Republica Filipine
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Necunoscut	Republica Filipine
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Necunoscut	Republica Filipine
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	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	RIT	Republica Filipine
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Príncipe, incluzând:			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 de 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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Sudan, incluzând:			Republica Sudan
Sudan Airways	Necunoscut	SUD	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republica Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republica Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republica Sudan
ALMAJARA AVIATION	Necunoscut	MJA	Republica Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republica Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republica Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Necunoscut	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republica Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republica Sudan
TARCO AIRLINES	056	Necunoscut	Republica Sudan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Swaziland, incluzând:			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	ZMA	Zambia

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE ⁽¹⁾

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, cu excepția a 2 aeronave de tip TU- 204	Toată flota, cu excepția P-632, P-633	Republica Populară Democrată Coreeană
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția a 2 aeronave de tip Falcon 50 și a 2 aeronave de tip Falcon 900	Toată flota, cu excepția TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republica Gaboneză
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazahstan	Toată flota, cu excepția a 2 aeronave de tip B-767, 4 aeronave de tip B-757, 10 aeronave de tip A319/320/321, 5 aeronave de tip Fokker 50	Toată flota, cu excepția 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)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Republica Ghana	Toată flota, cu excepția a 2 aeronave de tip DC8-63F	Toată flota, cu excepția 9G-TOP și 9G-RAC	Republica Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toată flota, cu excepția a 2 aeronave de tip Boeing B-737-300, 2 aeronave de tip ATR 72-500, unei aeronave de tip ATR 42-500, unei aeronave de tip ATR 42-320 și a 3 aeronave de tip DHC 6-300	Toată flota, cu excepția 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republica Madagascar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, cu excepția LET 410 UVP	Toată flota, cu excepția D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția unei aeronave de tip Boeing B-767-200	Toată flota, cu excepția TR-LHP	Republica Gaboneză

⁽¹⁾ Transportatorii aerieni enumerați în anexa B ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează o aeronavă închiriată cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță relevante.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, cu excepția a 14 aeronave de tip A-300, 8 aeronave de tip A-310 și 1 aeronavă de tip B-737	Toată flota, cu excepția EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Republica Islamică Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția unei aeronave de tip Challenger CL-601 și unei aeronave de tip HS-125-800	Toată flota, cu excepția TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, cu excepția a 3 aeronave de tip Boeing B-777 și a 4 aeronave de tip Boeing B-737-700	Toată flota, cu excepția D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republica Angola

⁽¹⁾ Afrijet este autorizată să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale curente din Uniunea Europeană.

⁽²⁾ Air Astana este autorizată să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale curente din Uniunea Europeană.

⁽³⁾ Gabon Airlines este autorizată să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale curente din Uniunea Europeană.

⁽⁴⁾ Iran Air este autorizată să opereze zboruri către Uniunea Europeană utilizând aeronavele indicate în condițiile prevăzute la considerentul 69 din Regulamentul (UE) nr. 590/2010, JO L 170, 6.7.2010, p. 15.