

## REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1197/2011 AL COMISIEI

din 21 noiembrie 2011

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aeriени 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 aeriени 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 <sup>(1)</sup>, în special articolul 4 <sup>(2)</sup>,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 a stabilit lista comunitară a transportatorilor aeriени care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii Europene, menționată la 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 și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „EASA”) au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării listei comunitare. O serie de țări terțe au comunicat, de asemenea, informații relevante. Pe baza acestor informații, lista comunitară trebuie actualizată.
- (3) Comisia a informat toți transportatorii aeriени 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 aeriени 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 <sup>(3)</sup>.

- (5) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările susținute de EASA cu privire la rezultatele analizei rapoartelor de audit realizate de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în cadrul programului cuprinzător USOAP, precum și 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.
- (6) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 trebuie modificat în consecință.
- (7) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru Siguranță Aeriană,

**Transportatori aeriени din Uniunea Europeană**

- (8) Pe baza analizei realizate de EASA cu privire la informațiile obținute în urma inspecțiilor la platformă SAFA efectuate asupra aeronavelor anumitor transportatori aeriени din Uniunea Europeană sau a inspecțiilor de standardizare realizate de EASA, precum și în urma inspecțiilor și a auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale ale acestor transportatori aeriени, unele state membre au luat anumite măsuri de executare. Acestea au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană în legătură cu măsurile respective: Cipru a decis să revoce la 5 august 2011 certificatul de operator aerian (AOC) al transportatorului aerian Eurocypria Airlines; Italia a informat că licențele de transport aerian deținute de transportatorii aeriени Livingston și ItaliAirlines rămân suspendate; Franța a decis să revoce AOC-ul Blue Line la 6 octombrie 2010. Grecia a decis să revoce AOC-ul First Airways la 21 octombrie 2010, pe cel al Athens Airways la 20 iulie 2011, pe cel al Air Go Airlines la 2 septembrie 2011, precum și pe cel al Argo Airways la 9 septembrie 2011 și să limiteze valabilitatea licenței transportatorului aerian Hellenic Imperial Airways la cinci luni, până la 2 februarie, 2012 ca urmare a actualei supravegheri sporite a operațiunilor aeriene și a activităților de întreținere ale acestuia; Regatul Unit a confirmat că intensificarea activității de supraveghere a transportatorilor aeriени Jet2.com, Oasis și Titan

<sup>(1)</sup> JO L 344, 27.12.2005, p. 15.<sup>(2)</sup> JO L 143, 30.4.2004, p. 76<sup>(3)</sup> JO L 373, 31.12.1991, p. 4.

Airways nu a scos la iveală alte probleme de siguranță; Țările de Jos au decis să suspende AOC-ul Solid-air la 28 septembrie și AOC-ul Amsterdam Airlines la 4 noiembrie 2011; Germania a decis să revoce AOC-ul ACH Hamburg GmbH la 29 iunie 2011. În plus, până la completarea personalului autorității LBA, preconizată în 2012, LBA continuă să se concentreze asupra supravegherii acelor transportatori aerieni care au fost identificați ca prezentând riscuri mai ridicate; Portugalia a informat că AOC-ul transportatorului aerian Luzair a expirat la 19 septembrie 2011 și este în proces de recertificare și că White Airways se află din nou sub o supraveghere normală, deoarece supravegherea sporită a acestui transportator aerian nu a revelat probleme de siguranță; în cele din urmă, Suedia a decis să suspende la 16 septembrie 2011 AOC-ul transportatorului aerian Flyg Centrum AB și transportatorii aerieni Nova Air și AirSweden Aviation AB au prezentat planuri de acțiuni corective care sunt în prezent analizate de autoritățile competente din Suedia; între timp, acești transportatori aerieni rămân sub supraveghere sporită.

#### Transportatori aerieni din Spania

(9) În urma adoptării Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 390/2011 al Comisiei din 19 aprilie 2011 <sup>(1)</sup>, EASA a efectuat două analize periodice consecutive ale datelor obținute din inspecțiile SAFA, din care rezultă că există în continuare un număr mare de transportatori aerieni titulari ai unei licențe în Spania care apar în rezultatele inspecțiilor SAFA cu mai mult de o constatare majoră per inspecție. În consecință, Comisia a continuat consultările oficiale cu autoritatea competentă din Spania (AESA), care au fost lansate la 14 martie 2011.

(10) La reuniunea din 19 octombrie 2011, AESA a informat Comisia cu privire la măsurile întreprinse până în prezent pentru a aborda, în mod sustenabil, problemele de siguranță identificate în legătură cu transportatorii aerieni spanioli. În mod special, AESA a informat Comisia că transportatorului aerian Flightline i-a fost reinnoit AOC-ul în urma acțiunilor corective ale companiei, însă acesta a fost limitat vizând excluderea aeronavelor de tip Metro III. În cazul transportatorului aerian Zorex S.A., în mai 2011 AESA a lansat acțiunea de suspendare și măsuri provizorii pentru a împiedica operarea. Măsurile au fost ridicate după ce compania a întreprins acțiuni de remediere. Cu toate acestea, în urma unor dovezi suplimentare că transportatorul aerian nu a abordat problemele de siguranță în mod satisfăcător, o nouă procedură de suspendare a fost inițiată la 7 octombrie 2011. În ceea ce privește transportatorul aerian Alba Star, AESA constatare deja probleme legate de performanța acestui transportator aerian în materie de siguranță, intensificând supravegherea. Pe baza propriilor audituri și inspecții, AESA a stabilit că ceilalți transportatori aerieni spanioli cu rezultate slabe la inspecțiile SAFA nu prezintă un risc imediat de siguranță, dar vor fi supuși în continuare unei supravegheri sporite.

(11) De asemenea, AESA a precizat că certificatele de operator aerian ale Baleares Link Express și Eurocontinental au fost revocate la 27 iunie 2011.

(12) În cursul reuniunii Comitetului pentru Siguranță Aeriană, AESA a furnizat Comitetului informații actualizate cu privire la alte acțiuni întreprinse. AESA a informat că AOC-ul Zorex S.A. a fost suspendat la 7 noiembrie 2011, că transportatorul aerian Alba Star a fost supus unor inspecții specifice la 24 octombrie 2011 fără a se constata discrepanțe semnificative și că în urma ultimelor două inspecții SAFA nu s-au constatat probleme. În plus, transportatorul aerian IMD Airways S.L. a fost supus unei serii de inspecții la 20 și 24 octombrie și la 3 și 4 noiembrie 2011 fără constatări semnificative.

(13) Având în vedere acțiunile întreprinse de AESA pentru abordarea deficiențelor de siguranță identificate ale transportatorilor aerieni spanioli, se apreciază că, în prezent, operațiunile acestor transportatori aerieni sunt controlate suficient de autoritatea respectivă pentru a se evita orice riscuri grave pentru siguranță și, prin urmare, nu este necesar să se ia nicio măsură suplimentară. 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 Albania

(14) În decembrie 2009, OACI a realizat un audit general de siguranță în Albania în cadrul Programului universal de audit al supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP*). Auditul a revelat un număr mare de deficiențe importante în ceea ce privește capacitatea autorităților competente din Albania de a-și îndeplini responsabilitățile de supraveghere a siguranței aeriene. La momentul publicării raportului final care a rezultat din acest audit, OACI a considerat că peste 59% dintre standardele OACI nu erau implementate efectiv. În cazul anumitor elemente esențiale, cum ar fi soluționarea problemelor de siguranță, peste 80% dintre standardele OACI nu erau implementate efectiv. În plus, autoritățile competente din Albania nu au reușit să propună planuri de acțiuni corective adecvate, după cum demonstrează faptul că peste 90% dintre măsurile corective pe care aceste autorități le-au prezentat OACI în august 2010 în domeniile legislație, organizare, acordare a licențelor, operațiuni, navigabilitate și anchetare a accidentelor/incidentelor nu au fost considerate acceptabile de către OACI. În plus, autoritățile competente din Albania nu au raportat punerea în aplicare a planurilor de acțiuni corective menționate anterior.

<sup>(1)</sup> JO L 104, 20.4.2011, p. 10.

- (15) EASA a efectuat o inspecție aprofundată de standardizare în Albania în ianuarie 2010. Raportul final al acestei inspecții a indicat deficiențe grave în toate domeniile auditate, care necesitau o soluționare imediată. EASA a comunicat însă că autoritățile competente din Albania (ACAA) au prezentat un plan de acțiuni cuprinzător, care a fost considerat acceptabil și a fost aprobat la 29 aprilie 2010, precum și o serie de acțiuni de remediere care urmează să fie implementate progresiv până la sfârșitul anului 2011, inclusiv măsuri imediate pentru a adresa deficiențele de siguranță. După audierile de către Comitetul pentru Siguranță Aeriană, care au avut loc în martie <sup>(1)</sup> și iunie 2010 <sup>(2)</sup>, autorităților competente din Albania (ACAA) li s-a recomandat cu insistență să ia măsurile necesare pentru a continua implementarea efectivă și la timp a planurilor de acțiuni convenite cu EASA, acordând prioritate rezolvării deficiențelor identificate care ridică probleme de siguranță dacă nu sunt corectate prompt. S-a precizat în mod special faptul că este extrem de important să se accelereze consolidarea capacităților autorităților și să se asigure supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Albania în conformitate cu standardele de siguranță aplicabile, impunând, dacă este cazul, sancțiunile necesare.
- (16) EASA a continuat în mod activ consultările cu autoritățile competente din Albania pentru a monitoriza planurile de acțiuni corective prezentate de aceste autorități în vederea remedierii deficiențelor grave identificate de EASA în cursul inspecției cuprinzătoare de standardizare desfășurate în Albania în ianuarie 2010. În acest scop, în iulie 2011, EASA a efectuat inspecții de monitorizare în domeniul navigabilității și al operațiunilor aeriene. Rapoartele finale rezultate din aceste inspecții, care au fost adresate autorităților competente din Albania (ACAA) la 10 august respectiv la 2 septembrie 2011, dezvăluie nu numai că planurile de acțiuni corective convenite nu au fost implementate la timp, dar și că au fost raportate noi deficiențe. În domeniul navigabilității, EASA a ajuns la concluzia că trei constatări de neconformitate rezultate din inspecția din ianuarie 2010 nu au fost tratate în mod corespunzător de autoritățile competente din Albania și că alte trei constatări nu au fost închise în mod satisfăcător, contrar declarațiilor anterioare ale autorităților competente din Albania <sup>(3)</sup>, iar patru dintre aceste constatări au fost clasificate de EASA ca afectând siguranța. În consecință, ACAA nu a fost în măsură să se achite de responsabilitățile sale în ceea ce privește supravegherea navigabilității, deoarece nu a angajat personal calificat în acest scop și contractele încheiate anterior cu personal extern pentru a compensa această situație au expirat în ianuarie 2011. Prin urmare, la momentul inspecției nu exista o supraveghere a legislației în vigoare în Albania privind navigabilitatea și nici o supraveghere a titularilor de certificate. În domeniul operațiunilor aeriene, EASA a ajuns la

concluzia că patru constatări de neconformitate rezultate din inspecția din ianuarie 2010 nu au fost tratate în mod corespunzător de autoritățile competente din Albania și că alte două constatări nu au fost închise în mod satisfăcător, contrar declarațiilor anterioare ale autorităților competente din Albania <sup>(4)</sup>, iar cinci dintre aceste constatări au fost clasificate de EASA ca afectând siguranța. În consecință, autoritățile competente din Albania nu au fost în măsură să se achite într-un mod eficient de responsabilitățile lor în ceea ce privește supravegherea operațiunilor aeriene, deoarece ACAA nu a angajat personal calificat suficient în acest scop și contractele încheiate anterior cu personal extern pentru a compensa această situație au fost întrerupte. Prin urmare, punerea în aplicare a legislației în vigoare în Albania privind operațiunile aeriene și supravegherea titularilor de certificate nu sunt corespunzătoare și multe elemente critice legate de siguranță nu sunt supravegheate.

- (17) Autoritățile competente ale Italiei, care lansaseră un proiect amplu de înfrățire cu autoritățile competente albaneze începând din septembrie 2010, au comunicat că deocamdată, din cauza lipsei de personal specializat, autoritățile albaneze nu au făcut decât într-o mică măsură uz de asistența oferită pentru a-și consolida capacitățile tehnice și administrative.
- (18) Având în vedere cele ce precedă, Comisia a continuat în mod activ consultările cu ACAA, solicitând prezentarea în scris, până la 11 octombrie 2011, a unor informații privind supravegherea siguranței transportatorilor aerieni care dețin licențe emise în Albania. La 21 octombrie 2011 au avut loc consultări ulterioare cu autoritățile competente din Franța și Italia cu sprijinul EASA. Autoritatea ACAA a fost, de asemenea, invitată în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană și audiată la 9 noiembrie 2011. ACAA nu a furnizat mai multe informații cu privire la măsurile întreprinse pentru a soluționa deficiențele constatate de OACI, și nici dovezi că toate deficiențele identificate de EASA în inspecțiile de standardizare au fost soluționate la timp sau că au fost supuse unor acțiuni corective considerate acceptabile de către EASA. EASA a confirmat faptul că numai un număr limitat de acțiuni a fost considerat acceptabil și doar în domeniul operațiunilor. Autoritățile competente din Albania au confirmat că nu au inspectori calificați și continuă să se bazeze doar pe trei consultanți externi, contractați indirect, care lucrează numai cu normă parțială și pe termen scurt până în decembrie 2011, pentru a îndeplini în numele lor responsabilitățile de supraveghere. ACAA nu a reușit, cu toate acestea, să demonstreze continuitatea supravegherii, și nici absența conflictelor de interese în cazul agenților contractați. ACAA nu a furnizat nici informații cu privire la amploarea activităților de supraveghere efectuate în

<sup>(1)</sup> Considerentele 55-58 din Regulamentul (CE) nr. 273/2010 din 30 martie 2010, JO L 84, 31.3.2010, p.30.

<sup>(2)</sup> Considerentele 24-30 din Regulamentul (CE) nr. 590/2010 din 5 iulie 2010, JO L 170, 6.7.2010, p.9.

<sup>(3)</sup> Inspecția de standardizare a EASA AIR.AL.06.2011, șase constatări de neconformitate deschise, cu referințele AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d)

<sup>(4)</sup> Inspecția de standardizare a EASA OPS.AL.06.2011, patru constatări de neconformitate deschise, cu referințele F3(d) în ceea ce privește programele de formare, F4(d) în ceea ce privește manualul de inspecție, F7(c) în ceea ce privește SSP, F9(d) în ceea ce privește supravegherea continuă.

domeniul navigabilității și a confirmat că supravegherea siguranței a fost perturbată pentru câteva luni în 2010/2011 din cauza dificultăților întâmpinate în legătură cu contractele acestor experți.

- (19) Autoritățile competente din Albania au declarat însă că legislația de bază prin care s-a instituit ACAA a fost modificată la 10 noiembrie 2011 pentru a permite o autonomie financiară mai substanțială și condiții de muncă mai bune pentru personal și că ulterior va fi organizată o procedură internațională de ofertare pentru asistență tehnică pentru o durată de cinci ani, fiind precizată semnarea contractelor până la începutul anului 2012. Ele au recunoscut că utilizarea personalului contractat extern nu rezolvă problema necesității de a recruta inspectori calificați cu normă întreagă în cadrul autorității pentru a-i permite acestora să controleze funcțiile de supraveghere a siguranței și s-au angajat să recruteze astfel de personal de îndată ce va fi posibil din punct de vedere practic.
- (20) Transportatorul aerian Albanian Airlines, certificat în Albania, a fost invitat în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană și audiat la 9 noiembrie 2011, în prezența autorității ACAA. Deși AOC-ul a fost extins la 17 iunie 2011 pentru a adăuga o a treia aeronavă de tip BAE-146 cu numărul de înmatriculare ZA-MAN, nu a fost furnizată nicio dovadă că autoritățile competente din Albania au efectuat verificări ex-ante înainte de eliberarea certificatului de navigabilitate și de includere a aeronavei în AOC. În plus, deși AOC-ul a fost reînnoit la 27 iulie 2011 de autoritățile competente din Albania, nu s-au putut furniza dovezi că au fost efectuate verificări ex-ante în domeniul navigabilității înainte de reînnoire; în ceea ce privește operațiunile, verificările ex-ante au fost, de asemenea, limitate. Deși Albanian Airlines a instituit un sistem funcțional de control al calității, nu s-a adus nicio probă că toate deficiențele identificate de ACAA și EASA în 2011 au fost remediate la timp, în special cele referitoare la manualul de operațiuni și la formarea echipajului de zbor și a celui de cabină. La 10 noiembrie, ACAA a informat și a furnizat dovezi scrise cu privire la revocarea cu efect imediat a AOC-ului transportatorului aerian Albanian Airlines. Comitetul pentru Siguranță Aeriană a luat notă de această decizie a autorităților competente din Albania.
- (21) Transportatorul aerian Belle Air, certificat în Albania, a fost invitat în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană și audiat la 9 noiembrie 2011, în prezența autorității ACAA. Belle Air a indicat că, dintre cele cinci aeronave exploatare, doar o singură aeronavă de tip Boeing DC-9-82 este înmatriculată în Albania, celelalte aeronave de tip Airbus A318/319/320/321 și ATR72 fiind înmatriculate în Franța cu numerele de înmatriculare F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG. Belle Air a demonstrat că aeronavele înmatriculate în Franța sunt administrate de o întreprindere contractată de management al menținerii navigabilității autorizată de autoritățile competente din Franța și acestea din urmă au confirmat că navigabilitatea și autorizarea echipajului rămân sub supravegherea lor din punct de vedere al siguranței. Belle Air a demonstrat, de asemenea, că a instituit controale interne ale activităților sale, în special prin sisteme de control al siguranței și calității. La 10 noiembrie 2011, ACAA a informat și a furnizat dovezi scrise cu privire la retragerea cu efect imediat a certificatului de navigabilitate al aeronavei cu numărul de înmatriculare ZA-ARD exploatarea până la acea dată de Belle Air și cu privire la imediata sa imobilizare la sol până la încheierea procesului de certificare pentru această aeronavă. Comitetul pentru Siguranță Aeriană a luat notă de această decizie a autorităților competente din Albania.
- (22) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană recunosc eforturile depuse în vederea reformării sistemului aviației civile din Albania, în special instituirea unui nou cadru legislativ în conformitate cu standardele de siguranță internaționale și europene, eforturile întreprinse pentru a aborda deficiențele de siguranță constatate de OACI, EASA și cele identificate în cursul consultărilor, precum și măsurile de executare adoptate de ACAA și angajamentul de a angaja fără întârziere inspectori calificați cu titlu permanent.
- (23) De asemenea, ACAA a solicitat în mod oficial asistența autorității competente din Italia, în cadrul unui acord de cooperare stabilit între aceste autorități, în vederea consolidării capacităților administrative și tehnice ale ACAA în ceea ce privește supravegherea siguranței, în special în domeniul operațiunilor aeriene. Autoritățile competente din Italia au informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la disponibilitatea lor de a pune în aplicare acest program în cel mai scurt timp, astfel încât să permită autorității ACAA să exercite efectiv supravegherea transportatorilor aerieni aflați sub controlul său reglementar până când ACAA va avea personalul calificat necesar să exercite această sarcină în mod independent.
- (24) În lumina acestor evoluții, se apreciază că pe baza criteriilor comune nu sunt necesare alte măsuri în acest stadiu. Cu toate acestea, statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă asupra aeronavelor transportatorilor aerieni certificați în Albania în temeiul Regulamentului nr. 351/2008.
- (25) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană încurajează Albania să facă progrese decisive privind consolidarea capacităților tehnice și administrative ale autorității ACAA și invită ACAA să coopereze pe deplin și în mod transparent cu OACI și EASA pentru a demonstra progrese rapide și substanțiale în ceea ce privește implementarea planurilor de acțiuni corective corespunzătoare pentru a remedia toate deficiențele identificate. Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană vor reevalua situația în timp util.

#### TAAG Angolan Airlines

- (26) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 273/2010<sup>(1)</sup>, transportatorul aerian TAAG Angolan Airlines, certificat în Angola, este autorizat să opereze în Uniunea Europeană numai cu patru aeronave de tip Boeing

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 273/2010 al Comisiei din 30 martie 2010, JO L 84, 31.3.2010, p. 25, a se vedea în special alineatele (59)-(68).

737-700 cu numerele de înmatriculare D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ și cu trei aeronave de tip Boeing 777-200 cu numerele de înmatriculare D2-TED, D2-TEE, D2-TEF. TAAG a comunicat că, în urma reînnoirii flotei sale, aeronavele de tip Boeing B747 au fost complet eliminate și înlocuite în iunie/iulie 2011 cu două aeronave de tip Boeing 777-300 având numerele de înmatriculare D2-TEG și D2-TEH; TAAG a solicitat ca aceste aeronave să fie, de asemenea, autorizate să zboare în UE.

- (27) TAAG Angolan Airlines a prezentat informații în scris și a fost audiat de Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 9 noiembrie 2011. TAAG și-a demonstrat capacitatea de a asigura operațiuni ale aeronavelor de tip Boeing B777-200 și 777-300 în condiții de siguranță și securitate și efectuate la timp.
- (28) Autoritățile competente din Angola (INAVIC) au confirmat în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană și au furnizat dovada că extinderea flotei transportatorului aerian TAAG cu aeronava de tip B777-300 a fost aprobată în mod corespunzător; INAVIC a afirmat, de asemenea, că transportatorul aerian este supus unei supravegheri continue, și că nu a fost identificată nicio problemă privind siguranța în cursul acestei supravegheri. Cu privire la incidentul care a avut loc în decembrie 2010 deasupra Lisabonei și a Lunad, anchetele în curs de desfășurare efectuate de autoritățile competente nu au revelat deficiențe legate de operațiunile sau activitățile de întreținere ale transportatorului TAAG și nici au avut drept rezultat recomandări specifice adresate companiei.
- (29) Autoritățile competente din Portugalia au raportat că nu au fost identificate probleme de siguranță în urma inspecțiilor la platformă efectuate în Portugalia asupra aeronavelor exploatate de TAAG.
- (30) Pe baza criteriilor comune se apreciază că transportatorul aerian TAAG trebuie să fie autorizat să exploateze în Uniunea Europeană cele două aeronave suplimentare de tip Boeing B777-300ER, cu numerele de înmatriculare D2-TEG și D2-TEH, și că acestea trebuie, prin urmare, să fie adăugate la anexa B. Operațiunile acestui transportator în Uniunea Europeană trebuie să continue să fie supuse unei verificări adecvate a respectării efective a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care trebuie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian în conformitate cu Regulamentul nr. 351/2008.

#### Al Wafeer Air

- (31) În urma analizării de către EASA a rezultatelor inspecțiilor la platformă SAFA<sup>(1)</sup> realizate asupra aeronavelor exploatate în UE de către transportatorul aerian Al Wafeer Air, certificat în Arabia Saudită, care au dezvăluit cazuri grave și repetate de neconformitate cu standardele internaționale de siguranță, Comisia a deschis la 5 august 2011 consultări oficiale cu autoritățile competente din Arabia Saudită. Acestea au comunicat

la 14 septembrie că AOC-ul transportatorului aerian Al Wafeer Air a fost suspendat și au asigurat că nu se va permite reluarea operațiunilor fără a se garanta că deficiențele identificate în cursul programului SAFA au fost remediate. Comisia va continua consultările cu autoritățile competente din Arabia Saudită pentru a monitoriza acest caz.

#### Pakistan International Airways

- (32) La 8 septembrie 2011, Comisia a inițiat consultări cu autoritățile competente din Pakistan pentru a soluționa deficiențele în domeniul navigabilității constatate în cursul numeroaselor inspecții la platformă<sup>(2)</sup> asupra aeronavelor exploatate de Pakistan International Airways PIA în Uniune din septembrie 2010. Aceste consultări au fost lansate în urma unei analize realizate de EASA a acestor inspecții SAFA și în special a unei inspecții SAFA efectuate de autoritățile competente din Franța<sup>(3)</sup> asupra unei aeronave de tip Airbus A310 cu numărul de înmatriculare AP-BGO, care a avut drept rezultat faptul că aeronava goală a trebuit să fie transportată în Pakistan pentru acțiuni de întreținere pentru remedieri.
- (33) În răspunsul oferit la 17 septembrie 2011, autoritățile competente din Pakistan (PCAA) au furnizat informații cu privire la măsurile luate pentru a remedia neregulile constatate. Răspunsul a inclus detalii privind un plan de acțiuni corective (CAP), elaborat de PIA, care stabilea 15 acțiuni specifice pe care transportatorul aerian planifica să le întreprindă, dintre care majoritatea trebuiau îndeplinite până la 30 octombrie 2011.
- (34) La 31 octombrie 2011, autoritatea PCAA a oferit Comisiei informații actualizate în legătură cu progresele realizate de PIA cu privire la îndeplinirea planului de acțiuni corective și în legătură cu acțiunile întreprinse de PCAA. Dintre cele 15 acțiuni din planul CAP elaborat de PIA, opt au fost finalizate, iar restul ar fi trebuit să fie încheiate până la 15 decembrie 2011. PCAA introdusese un plan compus din 13 puncte abordând probleme legate de cultura siguranței practicate de PIA, situația navigabilității aeronavelor și acțiuni având scopul de a aduce ameliorări sistemice în cadrul companiei aeriene.
- (35) Statele membre încurajează Comisia să continue consultările cu autoritățile competente din Pakistan și cu transportatorul aerian în scopul de a se asigura că orice acțiuni corective și de remediere sunt sustenabile pe

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993

<sup>(2)</sup> AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-24, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721, LBA/D-2011-1003

<sup>(3)</sup> DGAC/F-2011-1811

termen lung. În acest scop, statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008, pentru a verifica dacă se confirmă eficacitatea măsurilor de remediere ale PIA. Cu toate acestea, dacă aceste inspecții vor arăta că acțiunile realizate de PIA nu au reușit să rezolve problemele de siguranță identificate, Comisia va trebui să acționeze pentru a limita riscurile privind siguranța.

### Transportatori aerieni din Federația Rusă

(36) În urma a două analize periodice consecutive realizate de EASA pe marginea datelor obținute din inspecțiile SAFA conform cărora mai mulți transportatori aerieni titulari ai unei licențe în Federația Rusă continuă să apară în rezultatele inspecțiilor SAFA cu mai mult de o constatare majoră per inspecție, precum și a faptului că unii dintre acești transportatori aerieni au fost implicați în accidente mortale în 2011, Comisia a desfășurat consultări cu autoritățile competente din Federația Rusă (Agenția Federală de Transport Aerian din Federația Rusă – FATA) în cadrul reuniunii la nivel înalt în domeniul aviației UE-Rusia organizate la Sankt Petersburg în perioada 12-13 octombrie 2011.

(37) La 27 octombrie au avut loc consultări noi cu aceste autorități, pentru a furniza informații detaliate privind performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni care operează în Uniune și privind siguranța operațiunilor anumitor tipuri de aeronave ale transportatorilor aerieni ruși, implicate în accidente mortale în Federația Rusă în 2010 și 2011. De asemenea, în cursul acestor consultări, doi transportatori aerieni certificați de aceste autorități, și anume VIM AVIA (VIM AIRLINES) și TATARSTAN AIRLINES, au fost audiați de către Comisie, EASA, EUROCONTROL și un stat membru.

(38) În timpul acestor consultări, FATA a informat că anumite tipuri de aeronave – Tupolev TU-134 și Tupolev TU-154B-2 și TU-154M – exploatate de anumiți transportatori aerieni ruși au făcut obiectul diferitelor măsuri legate de menținerea navigabilității, de informații obligatorii privind navigabilitatea echipamentelor montate, precum și de proceduri privind operațiunile lor. FATA a informat Comisia și cu privire la faptul că anumite echipamente obligatorii pentru zborurile internaționale (GPWS/TAWS) au devenit obligatorii, de asemenea, pentru zborurile interne în cadrul Federației Ruse începând cu 1 ianuarie 2012.

(39) Cu ocazia reuniunii Comitetului pentru Siguranță Aeriană la 8 noiembrie 2011, FATA a informat în legătură cu următoarele măsuri de executare luate cu privire la transportatorii aerieni aflați sub controlul său reglementar:

(a) AOC-urile următorilor 12 transportatori aerieni care exploatează servicii de transport aerian comercial în Uniune au fost revocate:

— A doua unitate de aviație Sverdlovsk (cod OACI: UKU) - revocare la 2.3.2011, MOSKVA (cod

OACI: MOA) - revocare la 23.3.2011, AVIAL NB (cod OACI: NVI) - revocare la 15.7.2011, AVIAENERGO (cod OACI: ERG) - revocare la 18.7.2011, CONTINENT (cod OACI: CNE) - revocare la 2.8.2011 în legătură cu declarații făcute de operatorii în cauză;

— RUSAIR (cod OACI: CGI) - revocare la 13.7.2011 pe baza datelor din urma accidentului petrecut la 20.6.2011 al aeronavei de tip TU-134 exploatate de transportatorul aerian;

— YAK SERVICE (cod OACI: AKY) - revocare la 23.9.2011 pe baza datelor din urma accidentului petrecut la 7 septembrie 2011 al aeronavei de tip YAK-42 exploatate de transportatorul aerian și pe baza rezultatelor unei inspecții efectuate de FATA asupra transportatorului aerian la 22.9.2011;

— AEROSTARZ (cod OACI: ASE) - revocare la 28.10.2011, AVIANOVA (cod OACI: VNV) - revocare la 10.10.2011, KAVMINVODYAVIA (cod OACI: MVD) - revocare la 27.9.2011 pe baza rezultatelor inspecțiilor efectuate de FATA asupra acestor transportatori aerieni la 20.10.2011, 4.10.2011 și, respectiv, 27.9.2011;

— SKY EXPRESS (cod OACI: SXR) - revocare la 31.10.2011 ca urmare a indicatorilor industriali, a situației financiare a transportatorului aerian și a rezultatelor unei inspecții efectuate de FATA asupra transportatorului aerian la 6.10.2011;

— AERORENT (cod OACI: NRO) - revocare la 7.11.2011 ca urmare a nerespectării cerințelor de certificare și a rezultatelor inspecției efectuate de FATA la 27.9.2011;

(b) AOC-urile următorilor șase transportatori aerieni care exploatează servicii de transport aerian comercial în Uniune au fost modificate, fiind impuse restricții de exploatare prin hotărârea autorității FATA la 2 noiembrie 2011:

— AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA și VIM AVIA (VIM AIRLINES).

(40) În ceea ce privește performanța anumitor operatori - Yakutia și Tatarstan Airlines - ale căror operațiuni au fost în permanență monitorizate începând din 2007 și care au fost audiați de Comisie și de membri ai Comitetului pentru Siguranță Aeriană în aprilie 2008, Comisia a atras atenția autorității FATA asupra rezultatelor analizei realizate de EASA cu privire la inspecțiile la platformă SAFA, care indică faptul că anumite deficiențe legate de navigabilitate și operațiuni nu au fost abordate în mod eficient de acțiuni corective și de acțiuni de

remediere anterioare. FATA a informat că a solicitat autorităților regionale competente responsabile cu supravegherea acestor transportatori aerieni să analizeze rezultatele inspecțiilor SAFA și să se asigure că respectivii transportatori aerieni au implementat măsuri corective corespunzătoare pentru a remedia deficiențele constatate.

- (41) Ambii transportatori aerieni au fost audiați de Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 8 noiembrie 2011 și au susținut prezentări prin care au demonstrat că au rezolvat problemele constatate anterior în timpul inspecțiilor la platformă SAFA. Ambii transportatori aerieni au declarat că au încetat operațiunile în Uniune ca urmare a hotărârii FATA din 2 noiembrie 2011.
- (42) În ceea ce privește transportatorul aerian VIM AVIA (VIM AIRLINES), Comisia a atras atenția autorității FATA asupra a două aspecte care au ridicat semne de întrebare privind respectarea efectivă de către acest transportator aerian a standardelor de siguranță relevante. Unul dintre aceste aspecte se referă la corespondența adresată autorității FATA de către autoritățile competente din Franța în urma unei inspecții la un aeroport francez <sup>(1)</sup>, care a avut drept rezultat numeroase constatări semnificative și grave care afectează siguranța operațiunilor și care au condus la imobilizarea la sol a aeronavei și la restricția impusă de aceste autorități pentru zborul de întoarcere (zbor de transbordare). Celălalt aspect se referă la revocarea, la 24 mai 2011, a autorizației de întreținere a acestui transportator aerian emise de EASA (EASA 145.0410), în urma suspendării acesteia la 24 septembrie 2010 din cauza eșecului transportatorului VIM AVIA (VIM AIRLINES) de a soluționa constatările în mod corespunzător, în conformitate cu legislația relevantă <sup>(2)</sup>. Problemele nerezolvate care au condus la revocarea autorizației de întreținere au confirmat deficiențele în domeniul navigabilității identificate pe parcursul diferitelor inspecții SAFA efectuate în aeroporturile Uniunii <sup>(3)</sup>, în special cele legate de defectele sau avariile nedetectate și defectele sau avariile cunoscute rămase fără evaluare sau monitorizare și avariile sau defectele în afara limitelor de întreținere acceptabile.
- (43) Cu ocazia prezentării susținute în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană, VIM AVIA (VIM AIRLINES) nu a demonstrat că transportatorul aerian are un sistem funcțional de management al siguranței care să garanteze că operatorul poate identifica, evalua,

gestiona și controla riscurile corect și într-un mod corespunzător, pentru a se asigura că își desfășoară activitatea în condiții de siguranță. VIM AVIA (VIM AIRLINES) a declarat că a încetat operațiunile în Uniune ca urmare a hotărârii FATA din 2 noiembrie 2011.

- (44) Pe baza informațiilor prezentate de EUROCONTROL, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a aflat că toți cei trei transportatori aerieni – VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA and TATARSTAN AIRLINES – au efectuat, de fapt, diverse zboruri în UE și după 2 noiembrie 2011. Comitetul pentru Siguranță Aeriană a fost informat, de asemenea, că un transportator aerian – AERO RENT, al cărui AOC a fost revocat de FATA, a efectuat zboruri comerciale cu plecare din UE după data deciziei de revocare.
- (45) Având în vedere aceste informații, Comisia s-a văzut nevoită să solicite clarificări urgente din partea autorității FATA pentru a se asigura că diferitele măsuri de executare (revocarea AOC și impunerea restricțiilor de exploatare) cu privire la transportatorii aerieni ruși au fost efectiv respectate.
- (46) După ce au examinat documentele prezentate de acest transportator aerian și au ascultat prezentările sale în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană, Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au exprimat îndoieli cu privire la capacitatea VIM AVIA (VIM AIRLINES) de a relua operațiunile în Uniunea Europeană, cu excepția cazului în care acestea vor primi dovezile necesare documentate că transportatorul în cauză a implementat în totalitate acțiunile corective și de remediere pentru a aborda într-un mod sustenabil toate constatările care au rezultat atât din inspecțiile SAFA cât și din activitățile de supraveghere continuă ale FATA.
- (47) La 10 noiembrie 2011, Comisia a solicitat informații din partea autorității FATA pentru a primi, până la 14 noiembrie 2011, asigurări că operațiunile în Uniune ale transportatorilor aerieni în cauză au fost restricționate efectiv până când aceștia vor demonstra că au rezolvat într-un mod corespunzător și sustenabil toate constatările rezultate atât din inspecțiile SAFA cât și din activitățile de supraveghere continuă ale FATA. La 14 noiembrie, FATA a prezentat dovezi documentate care confirmă că operațiunile transportatorului aerian VIM AVIA (VIM AIRLINES) vor continua să fie restricționate până la 1 aprilie 2012 și că operațiunile celorlalți cinci transportatori aerieni ruși au fost restricționate până când aceștia vor demonstra autorității FATA că au abordat în mod eficient toate problemele de siguranță care au rezultat din inspecțiile la platformă SAFA. De asemenea, FATA a confirmat că se află în curs de a lua măsurile necesare pentru a se asigura că toți transportatorii aerieni supuși restricțiilor de exploatare respectă efectiv hotărârile FATA.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-2145

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei, JO L 315, 28.11.2003, p. 1.

<sup>(3)</sup> SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAAHUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510; AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649; LBA/D-2011-0594; CAA-NL-2011-0143; DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796; CAA-NL-2011-0141; SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020; ENAC-IT-2011-0103; GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689; HCAAGR-2010-0414

- (48) Având în vedere documentația prezentată de FATA, se apreciază că, în acest stadiu, conform criteriilor comune, nu mai sunt necesare măsuri suplimentare cu privire la VIM AVIA (VIM AIRLINES). Comisia va examina din nou performanța acestui transportator aerian în cadrul Comitetului pentru Siguranță Aeriană, în martie 2012.
- (49) Comitetul pentru Siguranță Aeriană și-a exprimat dorința de a continua un dialog constructiv cu FATA cu privire la toate aspectele care afectează siguranța. Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană vor monitoriza îndeaproape performanța transportatorilor aerieni ale căror operațiuni în Uniune au fost restricționate de FATA, pentru a se asigura că aceștia își reiau operațiunile după ce au demonstrat că au rezolvat în mod eficient toate problemele rezultate în urma inspecțiilor la platformă efectuate în UE. Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană vor urmări remedierea sustenabilă a neconformităților cu normele de siguranță depistate în cursul inspecțiilor la platformă SAFA prin continuarea consultărilor tehnice cu FATA. 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 efectuate asupra aeronavelor acestor transportatori în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008, iar Comisia va monitoriza îndeaproape acțiunile întreprinse de aceștia.

#### Jordan Aviation

- (50) Pe baza unei analize a rezultatelor inspecțiilor SAFA efectuate începând cu anul 2010 asupra anumitor transportatori aerieni certificați în Regatul Hașemit al Iordaniei, Comisia a inițiat, la 1 septembrie 2011, consultări cu autoritățile competente ale aviației civile din Regatul Hașemit al Iordaniei (CARC), pentru a se asigura că deficiențele de siguranță constatate în cursul acestor inspecții SAFA au fost rezolvate într-un mod sustenabil și, în cazul în care acest lucru nu s-a petrecut, că au fost luate măsuri corespunzătoare de reducere a riscurilor de siguranță identificate.
- (51) În răspunsul din 19 septembrie 2011, CARC nu a furnizat dovezi clare de implementare efectivă a unor măsuri corective și preventive de către transportatorii aerieni în cauză. În plus, lipsa informațiilor cu privire la analiza cauzelor profunde ale deficiențelor de siguranță, corelată cu rezultatele din ce în ce mai slabe ale inspecțiilor SAFA constatate în cazul mai multor transportatori aerieni certificați în Regatul Hașemit al Iordaniei, a ridicat o serie de întrebări legate de capacitatea autorităților competente din această țară de a exercita o supraveghere continuă, în mod corespunzător, a transportatorilor aerieni pe care îi certifică.
- (52) Comisia a solicitat informații suplimentare la 6 octombrie 2011 și a invitat CARC la o reuniune la Bruxelles la 21 octombrie 2011, pentru a clarifica aspectele menționate mai sus. În cursul acestei reuniuni,

CARC a subliniat o serie de măsuri care au fost inițiate de această autoritate în septembrie 2011 pentru a consolida supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Iordania și a garanta că rezultatele inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul programului european de evaluare a siguranței aeronavelor străine (SAFA) sunt luate în considerare, în mod adecvat, în contextul supravegherii transportatorilor aerieni din Iordania, astfel încât deficiențele de siguranță identificate în timpul inspecțiilor să fie rezolvate într-un mod sustenabil. Cu toate acestea, această reuniune nu a permis o clarificare suficientă cu privire la performanța transportatorului aerian Jordan Aviation în materie de siguranță.

- (53) În cazul transportatorului Jordan Aviation, rapoartele SAFA indică deficiențe grave în ceea ce privește managementul navigabilității și a operațiunilor aeronavei de tip Boeing B-767. În special, în urma unei inspecții SAFA a B767, nr. de înmatriculare JY-JAG, efectuate în Franța <sup>(1)</sup>, unele deficiențe grave privind navigabilitatea au necesitat transportarea aeronavei goale pentru acțiuni de întreținere pentru remedieri. Numărul de constatări la fiecare inspecție SAFA, precum și repetarea deficiențelor de siguranță din 2010, arată o gravă problemă de siguranță. În consecință, CARC și operatorul Jordan Aviation au fost invitați să susțină prezentări în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană în noiembrie 2011.
- (54) În cursul audierii de către Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 9 noiembrie 2011, CARC și Jordan Aviation au recunoscut beneficiile consultărilor cu Comisia, care este asistată de EASA și de statele membre. Aceste consultări au declanșat elaborarea de către ambele organizații a unui plan de acțiuni corective care vizează abordarea deficiențelor de siguranță depistate în timpul inspecțiilor SAFA, precum și a lacunelor identificate în propriile procese interne. Comitetul a recunoscut eforturile depuse în scopul găsirii unor soluții sustenabile pentru deficiențele de siguranță și a luat act de angajamentul asumat de CARC și Jordan Aviation în vederea implementării integrale a planului lor, așa cum a fost prezentat în timpul audierii.
- (55) Deși salută eforturile încurajatoare ale transportatorului aerian, Comitetul și-a exprimat îngrijorarea cu privire la capacitatea actuală a Jordan Aviation de a reduce riscurile în materie de siguranță legate de operațiunile comerciale ale aeronavelor de tip Boeing B-767. Ținând seama de numeroasele și repetatele deficiențe de siguranță detectate în cursul inspecțiilor la platformă asupra aeronavelor de tip Boeing B-767 exploatare de Jordan Aviation, de insuficienta capacitate a companiei de a implementa până în prezent un plan corespunzător de acțiuni corective și preventive, precum și de lipsa exercitării unei activități adecvate de supraveghere a siguranței de către CARC, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că Jordan Aviation trebuie inclus în anexa B și că operațiunile sale trebuie să facă obiectul unor restricții vizând

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-269



excluderea tuturor aeronavelor de tip Boeing B-767. Transportatorul aerian trebuie să i se permită să efectueze zboruri spre Uniune cu alte tipuri de aeronave incluse în AOC-ul său, conform Anexei B.

- (56) Statele membre încurajează Comisia să continue consultările cu autoritățile competente din Regatul Hașemit al Iordaniei cu scopul de a se asigura că standardele internaționale de siguranță sunt puse în aplicare în mod efectiv de aceste autorități și că orice acțiuni corective și preventive implementate de toți transportatorii aerieni în cauză sunt sustenabile pe termen lung. Între timp, statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.
- (57) Comisia este pregătită să sprijine eforturile CARC și ale Jordan Aviation prin intermediul unei vizite de evaluare, cu participarea statelor membre și a EASA, pentru a verifica performanța în materie de siguranță a Jordan Aviation, precum și progresele realizate de CARC în domeniul supravegherii operatorilor aerieni certificați în Regatul Hașemit al Iordaniei.

#### Rollins Air

- (58) Comisia a lansat consultări oficiale cu transportatorul Rollins Air, certificat de autoritățile competente din Honduras, în urma informațiilor furnizate de autoritățile competente din Franța, care au comunicat hotărârea lor de a nu acorda drepturi de trafic acestui transportator aerian până la soluționarea deficiențelor de siguranță identificate în cursul evaluării tehnice a chestionarului tehnic și a informațiilor suplimentare prezentate de către Rollins Air în scopul primirii autorizației de aterizare (emiterea unui așa-numit raport standard SAFA).
- (59) Compania a fost invitată să clarifice următoarele aspecte și să susțină prezentări în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană la 8 noiembrie 2011: a) dovezi că a fost implementat un program de analiză a datelor de zbor în conformitate cu prevederile OACI; b) dovezi că Franța, inclusiv teritoriile de peste mări ale acesteia, a făcut parte din zona autorizată de operațiuni pentru aeronava de tip L1011-500, cu numărul de înmatriculare HR-AVN, conform autorizației emise de autoritatea competentă; c) dovezi că piloții implicați în zborul prevăzut au trecut cu succes testele necesare de verificare a competenței în cursul ultimelor 12 luni; și d) că echipajul de zbor propus de transportatorul aerian se încadrează în limitele de vârstă acceptabile de către OACI.
- (60) Nici Rollins Air, nici autoritatea competentă din Honduras (DGAC) nu s-a prezentat în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană. Autoritatea DGAC a împuternicit reprezentanța diplomatică a Honduras în Regatul Belgiei să informeze Comitetul pentru Siguranță

Aeriană în legătură cu poziția sa oficială la 9 noiembrie 2011, conform căreia DGAC a inițiat o procedură pentru a radia aeronava HR-AVN din registrul național al Honduras, iar Rollins Air nu mai este autorizat să exploateze aeronava menționată anterior. Cu toate acestea, Rollins Air exploatează mai multe aeronave de acest tip și nu au fost prezentate informații suplimentare cu privire la problemele ridicate mai sus.

- (61) Comitetul a luat în considerare faptul că Administrația Federală a Aviației din SUA plasează Honduras în categoria 2 în cadrul programului IASA al SUA, ceea ce indică deficiențe sistemice la nivelul autorităților competente din Honduras în ceea ce privește capacitatea acestora de a-și îndeplini într-un mod eficient obligațiile legate de certificarea și supravegherea transportatorilor aerieni aflați sub controlul lor reglementar.
- (62) În consecință, pe baza criteriilor comune, se apreciază că Rollins Air trebuie inclus în anexa A, în așteptarea prezentării de dovezi ale rectificării deficiențelor semnalate în raportul standard emis de autoritatea competentă franceză.

#### Transportatori aerieni din Republica Congo

- (63) Autoritățile competente din Republica Congo (ANAC) au comunicat că la 23 septembrie 2011 a fost emis un nou AOC pentru transportatorul aerian Equatorial Congo Airlines S.A., fără a demonstra că certificarea și supravegherea acestui transportator aerian respectă pe deplin standardele internaționale de siguranță aplicabile. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că Equatorial Congo Airlines S.A trebuie, de asemenea, să fie inclus în anexa A.

#### Transportatori aerieni din Republica Democratică Congo

- (64) Există probe verificate referitoare la faptul că autoritățile competente ale Republicii Democratice Congo (AAC) au emis un nou AOC pentru transportatorul aerian Stellar Airways, deși nu există dovezi că certificarea și supravegherea acestui transportator aerian respectă pe deplin standardele internaționale de siguranță aplicabile. În consecință, pe baza criteriilor comune, se apreciază că Stellar Airways trebuie să fie, de asemenea, inclus în anexa A.

#### Transportatori aerieni din Filipine

- (65) Comisia a fost informată că autoritățile competente din Filipine (CAAP) ar fi emis AOC-uri noi transportatorilor aerieni Aeromajestic și Interisland Airlines. CAAP nu a răspuns la solicitarea de informații a Comisiei trimisă la 26 octombrie 2011 cu privire la valabilitatea certificatelor deținute de aceste companii și nici nu a demonstrat că certificarea și supravegherea acestora respectă standardele internaționale de siguranță aplicabile. Așadar, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori trebuie să fie, de asemenea, incluși în anexa A.

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

(66) Până în prezent, în pofida solicitărilor specifice transmise de Comisie, nu a fost comunicată Comisiei nicio dovadă privind implementarea integrală a măsurilor de remediere adecvate de către ceilalți transportatori aerieni incluși în lista comunitară, actualizată la 19 aprilie 2011, și de către autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni respectivi. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori aerieni trebuie să facă în continuare obiectul unei interdicții de exploatare (anexa A) sau a unor restricții de exploatare (anexa B), după caz.

(67) 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.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în statele membre, în conformitate cu tratatele.

Adoptat la Bruxelles, 21 noiembrie 2011.

Pentru Comisie,  
pentru președinte  
Joaquín ALMUNIA  
Vicepreședinte

## ANEXA A

**LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII GENERALE DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE <sup>(1)</sup>**

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	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republica Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Necunoscut	VRB	Republica Rwanda
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv:</b>			<b>Republica Islamică Afganistan</b>
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
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția transportatorului TAAG Angola Airlines inclus în anexa B, inclusiv:</b>			<b>Republica Angola</b>
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

<sup>(1)</sup> 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 aplicabile.

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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republica Angola
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv:</b>			<b>Republica Benin</b>
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	—	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv:</b>			<b>Republica Congo</b>
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
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv:</b>			<b>Republica Democratică Congo (RDC)</b>

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
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)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

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
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)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv:</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti

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
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv:</b>			<b>Guineea Ecuatorială</b>
CRONOS AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	Necunoscut	CEL	Guineea Ecuatorială
EGAMS	Necunoscut	EGM	Guineea Ecuatorială
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Guineea Ecuatorială
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	-	Guineea Ecuatorială
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guineea Ecuatorială
GUINEA AIRWAYS	738	-	Guineea Ecuatorială
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guineea Ecuatorială
<b>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, inclusiv:</b>			<b>Republica Indonezia</b>
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
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

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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Necunoscut	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republica Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Republica Indonezia
MEGANTARA	121-025	MKE	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
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



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
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
<b>Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului Air Astana, inclusiv:</b>			<b>Republica Kazahstan</b>
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

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
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
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
<b>Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv:</b>			<b>Republica Kârgâzstan</b>
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

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
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
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.</b>			<b>Liberia</b>
<b>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, inclusiv:</b>			<b>Republica Gaboneză</b>
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
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mauritania, inclusiv:</b>			<b>Republica Mauritania</b>
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republica Mauritania
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mozambic, inclusiv:</b>			<b>Republica Mozambic</b>
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republica Mozambic

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
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
AEROVISAIO 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 LDA	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 CROSPRAYERS LDA	06 din 2010	Necunoscut	Republica Mozambic
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Filipine, inclusiv:</b>			<b>Republica Filipine</b>
AEROMAJESTIC	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Necunoscut	Republica Filipine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republica Filipine
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

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
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Necunoscut	Republica Filipine
CM AERO	4AN2000001	Necunoscut	Republica Filipine
CORPORATE AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Necunoscut	Republica Filipine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Necunoscut	Republica Filipine
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Necunoscut	Republica Filipine
HUMA CORPORATION	2009014	Necunoscut	Republica Filipine
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Necunoscut	Republica Filipine
INTERISLAND	Necunoscut	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
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Necunoscut	Republica Filipine
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	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
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
<b>Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Príncipe, inclusiv:</b>			<b>São Tomé și Príncipe</b>
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
<b>Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv:</b>			<b>Sierra Leone</b>
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

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
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
<b>Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv:</b>			<b>Republica Sudan</b>
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
<b>Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Swaziland, inclusiv:</b>			<b>Swaziland</b>
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland
<b>Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv:</b>			<b>Zambia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

## ANEXA B

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

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, exceptând: 2 aeronave de tip TU- 204	Toată flota, exceptând: P-632, P-633	Republica Populară Democrată Coreeană
AFRIJET <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip Falcon 50; 2 aeronave de tip Falcon 900	Toată flota, exceptând: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republica Gaboneză
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	AK-0388-09	KZR	Kazahstan	Toată flota, exceptând: 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, exceptând: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regatul Țărilor de Jos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republica Ghana	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip DC8-63F	Toată flota, exceptând: 9G-TOP și 9G-RAC	Republica Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip Boeing B-737-300, 2 aeronave de tip ATR 72-500, 1 aeronavă de tip ATR 42-500, 1 aeronavă de tip ATR 42-320 și 3 aeronave de tip DHC 6-300	Toată flota, exceptând: 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, exceptând: LET 410 UVP	Toată flota, exceptând: D6-CAM (851336)	Comore

<sup>(1)</sup> Transportatorii aeriene enumerați în anexa B 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 aplicabile.



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
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 1 aeronavă de tip Boeing B-767-200	Toată flota, exceptând: TR-LHP	Republica Gaboneză
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, exceptând: 14 aeronave de tip A-300, 8 aeronave de tip A-310, 1 aeronavă B-737	Toată flota, exceptând: 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
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Regatul Hașemit al Iordaniei	Toată flota, exceptând: 8 aeronave de tip Boeing B-737, 2 aeronave de tip Airbus A-310, 1 aeronavă de tip A-320	Toată flota, exceptând: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Regatul Hașemit al Iordaniei
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 1 aeronavă de tip Challenger CL-601, 1 aeronavă de tip HS-125-800	Toată flota, exceptând: TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud

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
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, exceptând: 5 aeronave de tip Boeing B-777 și 4 aeronave de tip Boeing B-737-700	Toată flota, exceptând: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republica Angola

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

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

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

(<sup>4</sup>) 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.