

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1146/2012 AL COMISIEI

din 3 decembrie 2012

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 ⁽¹⁾, în special articolul 4 ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei ⁽³⁾ 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 interdicției 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 ⁽⁴⁾.
- (5) Comitetul pentru siguranță aeriană a primit informații din partea Comisiei cu privire la consultările comune aflate în curs de desfășurare, care au fost deschise în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și cu Regulamentul de punere în aplicare (CE) nr. 473/2006 ⁽⁵⁾, cu autoritățile competente și operatorii de

transport aerian din următoarele state: Algeria, Aruba, Bangladesh, Burkina Faso, Camerun, Republica Centrafricană, China, Comore, Cuba, Curaçao, Egipt, Etiopia, Georgia, Guinea Bissau, Lesotho, Malawi, Mali, Nepal, Pakistan, Federația Rusă, Sint-Maarten, Ucraina, Yemen; Eritreea, Libia; Afganistan, Angola, Benin, Congo-Brazzaville, Republica Democratică Congo, Djibouti, Republica Populară Democrată Coreeană, Guinea Ecuatorială, Gabon, Ghana, Honduras, Indonezia, Iran, Iordania, Kazahstan, Kârgâzstan, Liberia, Madagascar, Mauritania, Mozambic, Filipine, Rwanda, São Tomé și Príncipe, Sierra Leone, Sudan, Suriname, Swaziland, Venezuela și Zambia.

- (6) Comitetul pentru siguranță aeriană a audiat prezentările făcute de EASA cu privire la rezultatele analizei rapoartelor de audit realizate de Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”), în cadrul cuprinzătorului program USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme – Programul universal de auditare a supravegherii siguranței). Statele membre au fost invitate să acorde prioritate inspecțiilor la sol ale transportatorilor aeriени titulari ai unei licențe în state unde OACI a identificat deficiențe semnificative în materie de siguranță, sau în state unde EASA a stabilit că există deficiențe semnificative ale sistemului de supraveghere a siguranței. Fără a aduce atingere consultărilor întreprinse de Comisie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, acest lucru va permite culegerea de informații suplimentare referitoare la performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aeriени titulari ai unei licențe în statele respective.
- (7) Comitetul pentru siguranță aeriană a audiat prezentările făcute de AESA cu privire la rezultatele analizei inspecțiilor la sol efectuate în cadrul Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*, SAFA), în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁶⁾.
- (8) Comitetul pentru siguranță aeriană a audiat de asemenea prezentările făcute de AESA cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările vizate de măsurile prevăzute 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 cazurilor de neconformitate cu standardele internaționale aplicabile. Statele membre au fost invitate să răspundă la aceste solicitări pe baze bilaterale, în coordonare cu Comisia și cu AESA.

⁽¹⁾ JO L 344, 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ JO L 143, 30.4.2004, p. 76.⁽³⁾ JO L 84, 23.3.2006, p. 14.⁽⁴⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 4.⁽⁵⁾ JO L 84, 23.3.2006, p. 8.⁽⁶⁾ JO L 296, 25.10.2012, p. 1.

- (9) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 trebuie modificat în consecință.
- (10) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranța aeriană,

Transportatori aerieni din Uniunea Europeană

- (11) Pe baza analizei realizate de AESA cu privire la informațiile obținute în urma inspecțiilor la sol SAFA efectuate asupra aeronavelor anumitor transportatori aerieni din Uniunea Europeană sau a inspecțiilor de standardizare realizate de AESA, precum și în urma inspecțiilor și a auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, unele state membre au luat anumite măsuri pentru a asigura respectarea legislației. Ele au informat Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană în legătură cu măsurile respective: Grecia a anunțat că certificatul de operator aerian (*Air Operator Certificate, AOC*) al Sky Wings a fost suspendat în urma suspendării autorizației sale de organizație de management al continuității navigabilității la data de 7 octombrie 2012; Luxemburg a informat că certificatul de operator aerian al Strategic Airlines a fost revocat la 8 octombrie 2012 și că transportatorul aerian a încetat să existe; Spania a informat că transportatorul aerian IMD Airways a pus în aplicare cu succes măsuri corective și rămâne sub supraveghere sporită; Slovenia a precizat că certificatul de operator aerian al transportatorului aerian Linxair Business Airlines a fost revocat la 2 octombrie 2012.

Air Algérie

- (12) Având în vedere rezultatele inspecțiilor la sol ale aeronavelor exploatare de transportatorul aerian Air Algérie efectuate în 2008 și 2009 în cadrul programului SAFA, Comisia a deschis consultări oficiale cu autoritățile competente din Algeria (DACM) în decembrie 2009, astfel cum sunt descrise în Regulamentul (CE) nr. 590/2010 ⁽¹⁾ și în Regulamentul (CE) nr. 1071/2010 ⁽²⁾. Aceste consultări oficiale au avut ca rezultat punerea în aplicare de soluții satisfăcătoare pentru a redresa deficiențele de siguranță identificate pe termen scurt, precum și dezvoltarea unui plan solid de măsuri corective și preventive de către DACM și de către transportatorul aerian Air Algérie pentru găsirea unor soluții sustenabile. Performanțele în materie de siguranță ale transportatorului aerian Air Algérie au continuat să fie verificate prin intermediul rezultatelor programului SAFA și al rapoartelor lunare trimise de DACM Comisiei cu privire la rezultatele activităților de supraveghere a transportatorului aerian, precum și cu privire la progresele realizate în implementarea măsurilor corective și preventive menționate anterior.
- (13) Având în vedere tendința favorabilă observată în ceea ce privește rezultatele inspecțiilor SAFA începând din noiembrie 2010, absența deficiențelor grave de siguranță și punerea în aplicare a acțiunilor corective și preventive în conformitate cu planificarea, Comisia a decis în iulie 2012 să încheie consultările oficiale cu DACM în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Comlux Aruba N.V.

- (14) În februarie 2012 autoritatea competentă din Aruba s-a angajat să introducă modificări în sistemul legislativ național și să ia măsuri administrative în privința Comlux Aruba pentru a se asigura că până la 1 august 2012 controlul operațional al acestui transportator aerian va fi exercitat din Aruba.
- (15) Pentru a obține informații actualizate cu privire la această chestiune, Comisia, AESA și anumiți membri ai Comitetului pentru siguranță aeriană au avut consultări cu autoritatea competentă din Aruba la 15 octombrie 2012 în Bruxelles. Autoritățile respective au informat și au adus dovezi că legislația privind operațiunile de zbor a fost modificată pentru a face mai stricte cerințele privind stabilirea locului principal de desfășurare a activității în Aruba. Autoritățile respective au confirmat de asemenea că, în cazul Comlux Aruba N.V., controlul operațional a fost stabilit în Aruba, așa cum se dorea. În acest sens au fost puse în aplicare schimbări în ceea ce privește modul de organizare și sarcinile acestui transportator. În plus, certificatul de operator aerian (AOC) a fost limitat la o singură aeronavă de tip B767 și va fi reînnoit numai anual, sub rezerva obținerii unor rezultate satisfăcătoare în urma supravegherii continue care își propune să se asigure că schimbările organizaționale sunt reale.
- (16) Comisia a luat cunoștință de progresele făcute de autoritățile competente din Aruba și le încurajează să își continue eforturile pentru consolidarea sistemului de supraveghere a aviației civile, în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.

Transportatori aerieni din Republica Congo

- (17) Toți transportatorii aerieni certificați în Republica Congo figurează în anexa A începând din noiembrie 2009. Comisia și AESA au organizat o reuniune de consultări cu autoritățile competente din Republica Congo (ANAC) la 12 octombrie 2012, în care ANAC a prezentat progresele înregistrate până la acea dată în vederea remediării problemelor de siguranță identificate de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) cu ocazia auditului realizat în 2008 de OACI în cadrul Programului universal de auditare a supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Program, USOAP*).
- (18) ANAC a furnizat Comisiei dovezi cu privire la expirarea certificatului de operator aerian al transportatorului aerian Société Nouvelle Air Congo și a confirmat că transportatorul aerian și-a încetat activitatea. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, el ar trebui retras din anexa A.
- (19) ANAC a furnizat Comisiei informații potrivit cărora a fost acordat un certificat de operator aerian următorilor transportatori aerieni: Canadian Airways' Congo, Émeraude, Equajet și Mistral Aviation. ANAC nu a furnizat însă dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori aerieni trebuie incluși în anexa A.

⁽¹⁾ JO L 170, 6.7.2010, p. 9.

⁽²⁾ JO L 306, 23.11.2010, p. 44.

(20) Comisia a remarcat progresele înregistrate de autoritățile competente din Republica Congo și le încurajează pe acestea să continue eforturile în vederea creării unui sistem de supraveghere a aviației civile care să fie conform standardelor de siguranță internaționale.

Transportatori aerieni din Republica Democratică Congo

(21) Transportatorii aerieni certificați în Republica Democratică Congo au fost incluși în anexa A din martie 2006⁽¹⁾. Autoritățile competente din Republica Democratică Congo au luat inițiativa de a restabili consultări active cu Comisia și cu AESA, manifestându-și intenția fermă de a efectua o analiză amănunțită și o restructurare profundă a industriei aviației, precum și a autorității naționale de supraveghere reglementară.

(22) Autoritățile competente din Republica Democratică Congo au informat că a fost acordat un certificat de operator aerian următorilor transportatori aerieni: Air Fast Congo, Fly Congo, Katanga Express, Katanga Wings, Mango Airlines și Will Airlift. ANAC nu a furnizat însă dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori aerieni trebuie incluși în anexa A.

(23) Autoritățile competente din Republica Democratică Congo nu au furnizat dovezi că ceilalți transportatori aerieni menționați în anexa A și-au încetat activitatea. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori aerieni trebuie să figureze în continuare în anexa A.

(24) Comisia a remarcat progresele înregistrate de autoritățile competente din Republica Democratică Congo și le încurajează pe acestea să continue eforturile în vederea creării unui sistem de supraveghere a aviației civile care să fie conform standardelor de siguranță internaționale și să continue dialogul constructiv restabilit recent.

Transportatori aerieni din Curaçao și Sint-Maarten

(25) OACI a efectuat un audit în Antilele Olandeze în 2008⁽²⁾ și a formulat o serie de constatări privind toate elementele critice ale sistemului lor de supraveghere

în materie de siguranță. În special, autoritățile competente din Antilele Olandeze nu dispuneau de suficient personal tehnic în domeniul acordării licențelor personalului, al exploatarii aeronavelor, al serviciilor de navigație aeriană și al aerodromurilor pentru a-și îndeplini funcțiile de supraveghere a siguranței.

(26) În plus, în urma unei evaluări făcute de Administrația Federală a Aviației (*Federal Aviation Administration*, FAA) din Statele Unite în cadrul programului IASA în septembrie 2011, Curaçao și Sint-Maarten au fost declassate din categoria 1 în categoria 2, deoarece FAA consideră că acestea nu respectă pe deplin standardele internaționale de siguranță.

(27) În fine, în urma inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA⁽³⁾ în perioada mai 2011 – mai 2012, s-a înregistrat în medie mai mult de o constatare majoră la fiecare inspecție.

(28) Ca rezultat, Comisia a inițiat consultări cu autoritățile competente din Curaçao și Sint-Maarten și, în iulie 2012, a cerut în scris detalii referitoare la acțiunile corective puse în aplicare sau aflate în curs de pregătire. Aceste consultări sunt în curs de desfășurare.

(29) Autoritățile competente din Curaçao și Sint-Maarten au răspuns Comisiei și au furnizat informații detaliate în legătură cu măsurile corective aflate în curs și cele planificate pentru a soluționa problemele identificate de auditurile OACI și FAA.

(30) Țările de Jos au informat Comitetul pentru siguranță aeriană că furnizează asistență tehnică activă pentru Curaçao și Sint Maarten, pentru a le sprijini în eforturile acestora de a institui un sistem de supraveghere a siguranței în conformitate cu standardele OACI.

(31) Comisia ia notă de acțiunile întreprinse de către autoritățile competente din Curaçao și Sint-Maarten și le încurajează să continue cu hotărâre eforturile de a remedia deficiențele din sistemul lor de supraveghere a siguranței aviației; în caz contrar, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005. Statele membre vor continua să monitorizeze îndeaproape modul de aplicare al acțiunilor corective prin intermediul controalelor prioritare la sol în cadrul programului SAFA.

(1) Considerentele 60-64 din Regulamentul (CE) nr. 474/2006 din 22 martie 2006, JO L 84, 23.3.2006, p. 18.

(2) În octombrie 2010, Antilele Olandeze (care fac parte din Regatul Țărilor de Jos) au fost dizolvate și au fost create două noi țări: Curaçao și Sint-Maarten. Regatul Țărilor de Jos este format acum din patru țări: Țările de Jos (în Europa), Aruba, Curaçao și Sint-Maarten. Curaçao și Sint-Maarten sunt, din punct de vedere juridic, succesoarele Antilelor Olandeze și, prin urmare, partajează același registru al aeronavelor (PJ). Din octombrie 2010, ambele țări trebuie să își organizeze propriul sistem de supraveghere a siguranței aviației și fiecare țară a creat propriile sale autorități competente. Datorită interdependențelor dintre cele două țări, cazurile sunt examinate în paralel.

(3) CAA-NL-2012-30, CAA-NL-2012-154, CAA-NL-2012-155, CAA-NL-2012-156, CAA-NL-2012-161, CAA-NL-2012-162; DGAC/F-2011-1628, DGAC/F-2011-1640, DGAC/F-2011-2007, DGAC/F-2011-2329, DGAC/F-2012-230, DGAC/F-2012-231, DGAC/F-2012-603, DGAC/F-2012-693.

Transportatori aerieni din Guineea Ecuatorială

- (32) Toți transportatorii aerieni certificați în Guineea Ecuatorială fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul UE și sunt incluși în anexa A din martie 2006. Autoritățile competente din Guineea Ecuatorială (DGAC) au furnizat Comisiei informații indicând faptul că au acordat un certificat de operator aerian transportatorului aerian Tango Airways. Întrucât nu există nicio dovadă a vreunei modificări a capacității DGAC de a asigura supravegherea transportatorilor aerieni certificați în acest stat în conformitate cu standardele de siguranță aplicabile, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acest transportator aerian ar trebui, de asemenea, adăugat pe lista din anexa A.

Transportatori aerieni din Eritreea

- (33) Ca urmare a constatărilor făcute în cursul auditului realizat de OACI în Eritreea în noiembrie 2010, OACI a notificat toate statele contractante ale Convenției de la Chicago în legătură cu trei probleme importante de siguranță în domeniul operațiunilor, al navigabilității și al serviciilor de navigație aeriană. În plus, OACI a precizat în raportul său final de audit că nivelul de absență a implementării efective a standardelor internaționale de siguranță se ridică la 79,9 %.
- (34) Având în vedere aceste rezultate, Comisia a inițiat consultări oficiale cu autoritățile competente din Eritreea (ER-CAA) pentru a cere detalii privind acțiunile întreprinse de ER-CAA pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță identificate de auditul OACI.
- (35) ER-CAA a informat Comisia printr-o scrisoare că două probleme importante de siguranță privind domeniul navigabilității și cel al serviciilor de navigație aeriană au fost rezolvate, dar că o a treia problemă importantă de siguranță, cea legată de procesul de certificare în vederea eliberării unui certificat de operator aerian, nu era încă rezolvată și că în acest sens era necesară o misiune de validare a OACI. Cu toate acestea, scrisoarea trimisă de ER-CAA nu conținea, pe de o parte, nicio informație privind acțiunile corective întreprinse pentru a remedia problema importantă de siguranță rămasă nerezolvată, iar pe de altă parte, nicio informație privind supravegherea operațională a transportatorilor aerieni din Eritreea, ambii transportatori fiind autorizați de Eritreea să opereze în UE.
- (36) Comisia a invitat în mod repetat ER-CAA să participe la reuniuni de consultare pentru a solicita clarificări suplimentare privind supravegherea deținătorilor de AOC din Eritreea. Cu toate acestea, ER-CAA a refuzat invitațiile de a participa la aceste reuniuni.
- (37) ER-CAA a fost invitată să-și prezinte observațiile în fața Comitetului pentru siguranță aeriană, iar audierea a avut loc la 21 noiembrie 2012. ER-CAA a informat că planul său de măsuri corective a fost acceptat de OACI și, ținând cont de faptul că legislația primară din domeniul aviației a fost modificată și că au fost promulgate regulamente privind aviația civilă, în opinia ER-CAA problema importantă de siguranță a fost remediată. Nu a reușit

în mod clar dacă Eritreea solicitase o misiune de validare a OACI, deși acest stat primește sprijin din partea echipei care se ocupă de probleme de siguranță în cadrul Biroului regional OACI. Cu toate acestea, din punctul de vedere al Comitetului pentru siguranță aeriană, ei nu au reușit să demonstreze că au întreprins toate acțiunile necesare pentru a remedia problema importantă de siguranță. De asemenea, nu au fost în măsură să furnizeze clarificări în legătură cu controlul aeronavelor care sunt menționate pe AOC-uri eliberate de către Eritreea, care includ aeronave închiriate în sistem *wet lease* de la transportatori aerieni străini; în consecință, aceste aeronave figurează pe mai multe AOC-uri, fapt care nu este conform cu standardele de siguranță internaționale.

- (38) Deși toți transportatorii aerieni certificați în Eritreea au fost invitați la Comitetul pentru siguranță aeriană, doar unul dintre aceștia, Eritrean Airlines, a susținut prezentări în fața Comitetului pentru siguranță aeriană la 21 noiembrie 2012. Acest transportator aerian a confirmat că are în exploatare două aeronave de tip A320 cu destinația Roma în cadrul unui acord de închiriere în sistem *wet lease*, fără a clarifica în mod satisfăcător pentru Comitetul pentru siguranță aeriană situația supravegherii operaționale și a controlului activităților sale.
- (39) Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană recunosc eforturile depuse pentru a aborda deficiențele de siguranță în sistemul de aviație civilă din Eritreea. 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 problema importantă de siguranță nesoluționată încă, se consideră că, în stadiul actual, autoritatea competentă din Eritreea nu este capabilă să implementeze și să aplice standardele de siguranță relevante în cazul transportatorilor aerieni care se află sub controlul său reglementar. Prin urmare, toți transportatorii aerieni certificați în Eritreea trebuie să fie supuși unei interdicții de exploatare și incluși în anexa A.
- (40) Odată ce problema importantă de siguranță restantă va fi rezolvată în mod satisfăcător din punctul de vedere al OACI și principalele constatări ale auditului OACI vor fi remediate în mod satisfăcător, Comisia este dispusă să organizeze, asistată de AESA și cu sprijinul statelor membre, o evaluare la fața locului pentru a verifica progresele înregistrate și să pregătească o reexaminare a cazului în cadrul Comitetului pentru siguranță aeriană.
- Rollins Air din Honduras**
- (41) Autoritățile competente din Honduras au solicitat în iunie 2012 eliminarea Rollins Air din lista comunitară privind siguranța, în baza suspendării certificatului său de operator aerian (AOC). La 21 noiembrie 2012 acestea au furnizat dovezi că AOC-ul Rollins Air, care fusese suspendat pentru o perioadă de șase luni, a expirat și, în cele din urmă, a fost anulat la 24 septembrie 2012. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, Rollins Air trebuie retras din anexa A.

Transportatori aerieni din Indonezia

- (42) Consultările cu autoritățile competente din Indonezia (DGCA) continuă, în vederea monitorizării progreselor realizate de DGCA în asigurarea supravegherii în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Indonezia, în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.
- (43) La 18 octombrie 2012 a avut loc o videoconferință la care au participat reprezentanți ai Comisiei, ai AESA și ai DGCA, în care DGCA a transmis informații actualizate în ceea ce privește anumiți transportatori aerieni aflați sub supravegherea sa. Acestea au informat că au fost certificați cinci noi transportatori aerieni, anume Jayawijaya Dirantara la 16 aprilie 2012, Pacific Royale Airways la 29 mai 2012, Citilink Indonesia la 22 iunie 2012, Angkasa Super Services la 7 iunie 2012 și Air Born Indonesia la 6 martie 2012. DGCA nu a furnizat însă dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori trebuie incluși în anexa A.
- (44) De asemenea, DGCA a informat că PT Sampoerna Air Nasantara și-a schimbat denumirea în PT Pegasus Air Services și PT Nyaman Air și-a schimbat denumirea în PT Heavy Lift și că, prin urmare, denumirile lor trebuie modificate în anexa A.
- (45) De asemenea, DGCA a informat în legătură cu revocarea AOC-ului transportatorului Dirgantara Air Service la data de 25 mai 2012 și a confirmat ulterior acest fapt. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acest transportator aerian trebuie eliminat din anexa A.
- (46) De asemenea, DGCA a informat cu privire la rezultatele unei vizite de evaluare efectuate de Administrația Federală a Aviației din SUA (FAA) în Indonezia, care a avut loc în septembrie 2012. Deși FAA a observat îmbunătățiri în sistemul de supraveghere a siguranței aviației în decursul ultimilor ani, FAA a formulat o serie de observații și recomandări în ceea ce privește formarea inspectorilor, supravegherea activităților de aviație externe, politica și procedurile în materie de aplicare a legii, în special în ceea ce privește utilizarea amenzilor, precum și necesitatea de a îmbunătăți o anumită parte a infrastructurii locale. DGCA fost de acord să furnizeze o copie a raportului oficial al vizitei de evaluare, de îndată ce acesta va fi disponibil.
- (47) Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană au luat notă de progresele importante realizate de autoritățile indoneziene competente și continuă să încurajeze eforturile lor pentru finalizarea activităților lor de stabilire a unui sistem de aviație în conformitate deplină cu standardele OACI.

Transportatori aerieni din Kazahstan

- (48) Consultările cu autoritățile competente din Kazahstan au continuat în mod activ. Autoritățile de resort din

Kazahstan au prezentat mai multe comunicări, pe baza cărora Comisia, asistată de AESA, a organizat o reuniune de consultări la 17 octombrie 2012. Autoritățile de resort din Kazahstan au fost audiate de Comitetul pentru siguranță aeriană la 21 noiembrie 2012 și au făcut prezentări în acest sens.

- (49) Autoritățile competente din Kazahstan au raportat că fac 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 și a peste 100 de reglementări specifice privind aviația, autoritățile competente fac în prezent progrese în punerea lor în aplicare. Acestea înregistrează, de asemenea, progrese în consolidarea capacităților lor, prin înființarea unui centru de evaluare a siguranței zborurilor și prin recrutarea unor noi inspectori calificați, care va continua în lunile următoare. Acestea fac, de asemenea, progrese în recertificarea aeronavelor și a operatorilor.
- (50) Autoritățile competente din Kazahstan au comunicat că au continuat să ia măsuri pentru a asigura respectarea legislației. Prin ordinul ministrului transporturilor și comunicațiilor din 3 iulie 2011 privind stabilirea normelor privind operațiunile de zbor pentru aviația civilă din Republica Kazahstan, de la 1 noiembrie 2012, aeronavele de construcție sovietică care nu respectă standardele de siguranță ale OACI nu mai sunt autorizate să opereze în spațiul aerian al Kazahstanului; prin urmare, autoritățile competente din Kazahstan au interzis operațiunile a 7 aeronave de tip Yak-40, a 2 aeronave de tip Antonov 12, a 5 aeronave de tip Antonov 24 și unei aeronave de tip Tu-134⁽¹⁾.
- (51) Autoritățile competente din Kazahstan au informat, de asemenea, Comisia că 5 transportatori aerieni și-au încheiat activitatea și au prezentat dovezi că AOC-ul acestora a expirat și nu a fost reînnoit; acești transportatori aerieni sunt: Asia Wings, Minas, Skybus, Skyjet și Sayakhat Airlines. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, acești transportatori aerieni trebuie rețrași din anexa A.
- (52) Autoritățile de resort din Kazahstan au informat Comisia că 4 companii aeriene implicate anterior în activități de transport aerian comercial au încetat această activitate, și-au redus flota și au fost recertificate în categoria lucru aerian; aceste companii aeriene sunt: Aero Aircompany, AK Suncare Aircompany, Kazair West, Ust-Kamenogorsk Air division of EKA. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, acești transportatori aerieni trebuie rețrași din anexa A.
- (53) Autoritățile de resort din Kazahstan au comunicat că, prin ordin al primului ministru, niciun nou AOC nu poate fi acordat înainte ca autoritățile competente să își îndeplinească în totalitate obligațiile către OACI.

⁽¹⁾ 7 aeronave de tip Yak-40; 2 aeronave de tip Antonov 12; 5 aeronave de tip Antonov 24; o aeronavă de tip Tu-134.

- (54) Compania Air Astana a fost audiată de Comitetul pentru siguranță aeriană la 21 noiembrie 2012 cu scopul de a oferi informații la zi cu privire la flota sa care este în prezent în curs de reînnoire și a făcut observații în acest sens. Compania a informat că mai multe aeronave au fost eliminate treptat și că în cadrul flotelor actuale sunt introduse treptat aeronave noi de tip B767, B757, A320 și Fokker 50, aceste aeronave fiind deja menționate în anexa B. Air Astana a declarat și a prezentat dovezi potrivit cărora performanțele în materie de siguranță ale flotei sale s-au îmbunătățit. Autoritatea competentă din Kazahstan a afirmat că operațiunile aeronavelor care figurează în prezent în AOC fac obiectul anumitor activități de supraveghere continuă. Autoritățile competente din Aruba au furnizat, de asemenea, dovezi potrivit cărora navigabilitatea aeronavelor înmatriculate în Aruba care figurează în prezent pe AOC-ul companiei Air Astana este supusă supravegherii continue în conformitate cu standardele internaționale de siguranță și că sunt satisfăcute de nivelul de navigabilitate demonstrat. În plus, statele membre și AESA au confirmat că nu a apărut nicio problemă specifică în urma inspecțiilor efectuate la sol pe aeroporturile europene în cadrul programului SAFA. În consecință, în conformitate cu criteriile comune, anexa B trebuie modificată pentru a permite, în cadrul nivelului actual al operațiunilor, operarea aeronavelor de tip B767, B757, seria A320 și Fokker 50, care sunt sau vor fi listate în AOC-ul companiei Air Astana, cu condiția ca aceste aeronave să fie înregistrate în Aruba, iar certificatul de operator aerian și toate modificările acestuia să fie prezentate în timp util Comisiei și Eurocontrol.
- (55) Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la sol care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorului Air Astana, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012. În cazul în care rezultatele acestor controale, sau orice alte informații relevante în materie de siguranță, indică faptul că standardele internaționale de siguranță nu sunt respectate, Comisia va fi obligată să ia măsuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.
- (56) Comisia continuă să sprijine reforma ambițioasă a sistemului de aviație civilă întreprinsă de autoritățile din Kazahstan și le invită pe acestea să își continue cu hotărâre eforturile în vederea creării unui sistem de supraveghere a aviației civile, în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. În acest scop, Comisia încurajează aceste autorități să continue implementarea planului de măsuri corective convenit cu OACI, concentrându-se în principal pe cele două probleme importante de siguranță nerezolvate și pe recertificarea tuturor operatorilor aflați în responsabilitatea lor. Odată ce aceste probleme importante de siguranță vor fi rezolvate în mod satisfăcător din punctul de vedere al OACI, Comisia este dispusă să organizeze, asistată de AESA și cu sprijinul statelor membre, o evaluare la fața locului pentru a verifica progresele înregistrate și să pregătească o reexaminare a cazului în cadrul Comitetului pentru siguranță aeriană.
- Transportatori aerieni din Kârgâzstan**
- (57) Transportatorii aerieni stabiliți în Republica Kârgâzstan au fost supuși unei interdicții de exploatare începând din 2006. Comisia, asistată de AESA, a organizat o reuniune de consultare la 5 octombrie 2012 cu autoritățile competente din Kârgâzstan, în care aceste autorități au afirmat că Kârgâzstan a adoptat un nou cadru juridic și că ieșirea din lista comunitară privind siguranța este o prioritate pentru guvern.
- (58) Autoritățile competente din Kârgâzstan au furnizat informații care indică faptul că următorii transportatori aerieni și-au schimbat denumirea, după cum urmează: Eastok Avia și-a schimbat denumirea în Air Bishkek și Dames și-a schimbat denumirea în State Aviation Enterprise under the Ministry of Emergency Situations (SAEMES). Prin urmare, anexa A trebuie modificată în consecință.
- (59) Autoritățile competente din Kârgâzstan au comunicat că a fost acordat un AOC următorilor transportatori aerieni: Manas Airways, Supreme Aviation și Sky KG Airlines. Cu toate acestea, autoritățile nu au furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele de siguranță internaționale. Așadar, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori aerieni trebuie să fie incluși în anexa A.
- (60) Autoritățile competente din Kârgâzstan au furnizat Comisiei dovezi cu privire la retragerea următoarelor AOC-uri: Trast Aero, Asian Air și Kyrgyzstan Airlines. În plus, acestea au informat că AOC-urile companiilor Aerostan și Itek Air au expirat și nu au fost reînnoite. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, acești transportatori aerieni trebuie rețrași din anexa A.
- (61) De comun acord cu autoritățile competente din Kârgâzstan, Comisia își menține angajamentul de a organiza, asistată de AESA și cu sprijinul statelor membre, o misiune de evaluare a siguranței în Kirgizstan pentru a verifica la fața locului punerea în aplicare a noilor norme și supravegherea satisfăcătoare a anumitor transportatori aerieni certificați în Kârgâzstan.
- Transportatori aerieni din Libia**
- (62) Consultările cu autoritățile competente din Libia (LCAA) continuă cu scopul de a confirma că Libia înregistrează progrese în ceea ce privește reforma sistemului său de siguranță în domeniul aviației civile și în special în ceea ce privește garantarea faptului că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Libia este în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.
- (63) LCAA și reprezentanți ai companiilor Afriqiyah, Libyan Airlines și Buraq Air s-au întâlnit cu reprezentanți ai Comisiei, ai AESA și cu anumiți membri ai Comitetului pentru siguranță aeriană la 15 octombrie 2012, pentru a informa cu privire la progresele înregistrate. LCAA a informat că au luat măsuri de reglementare, revocând AOC-urile⁽¹⁾ a 16 din cei 26 de transportatorii aerieni din Libia. În ceea ce privește furnizarea de asistență

(¹) International Company, Tobruk Air Transport, Awsaj Aviation Service, Kalat Aleker Air Company, Alajniha Air Transport, Nayzak Air Transport, Qurina Air Services, Libyan Air Cargo, Air One Nine, Gulf Pearl Airlines, Horizon Airline, North African Air Transport, Madina Air, Assanad Aviation, Benina Air, Awasa Aviation.

tehnică, au angajat consultanți pe termen scurt și au apelat la asistență din partea OACI pe termen lung; de asemenea, au început recrutarea unui număr de piloți și ingineri care să efectueze inspecții.

- (64) LCAA a informat, de asemenea, că urma să se angajeze într-un proces de recertificare a tuturor transportatorilor aerieni libieni, alcătuit din cinci etape, începând cu companiile Libyan Airlines și Afriqiyah și că va prezenta un raport privind progresele înregistrate și va furniza rapoartele de audit atunci când acestea vor fi disponibile. În același timp, autoritățile ar urma să elaboreze și să pună în aplicare un sistem de supraveghere anual pentru a se asigura că transportatorii aerieni aflați sub responsabilitatea lor respectă în permanență standardele OACI.
- (65) Comitetul pentru siguranță aeriană a audiat prezentările făcute de LCAA, Libyan Airlines și Afriqiyah la 21 noiembrie 2012. LCAA a precizat în mod clar că operațiunile în condiții de nesiguranță nu vor fi tolerate în Libia. Autoritățile au confirmat că datele furnizate în cadrul reuniunii din 16 octombrie, în special raportul de investigare privind accidentul unei aeronave de tip Airbus A330 exploatată de Afriqiyah, vor fi publicate înainte de februarie 2013, că procesul de recertificare al companiilor Libyan Airlines și Afriqiyah este planificat să se încheie până în decembrie 2012, iar procesul de recertificare pentru restul transportatorilor aerieni este planificat să se încheie până în decembrie 2013. De asemenea, acestea au informat că vor continua să ia măsuri de punere în aplicare a legislației în cazul în care va fi necesar, pentru a limita riscurile în materie de siguranță, așa cum a făcut atunci când a reținut temporar la sol o aeronavă de tip A320.
- (66) Libyan Airlines a informat că și-a îmbunătățit atât procesele de management al siguranței, cât și instruirea echipajului.
- (67) Afriqiyah a informat Comitetul pentru siguranță aeriană cu privire la sistemul său de asigurare a calității și cu privire la utilizarea unor furnizori de formare profesională. Transportatorul aerian a precizat, de asemenea, că, în urma accidentului aeronavei de tip Airbus A330, au fost modificate orarele de zbor pentru a reduce riscul de oboseală a piloților, a fost realizat un program-pilot de formare a piloților privind procedurile de „go-around” și s-a apelat la expertiză externă pentru a sprijini elaborarea programelor de siguranță. Transportatorul aerian și-a exprimat, de asemenea, dorința de a opera în Spania, Franța, Regatul Unit, Italia, Germania și Austria, de îndată ce LCAA va elimina restricțiile actuale.
- (68) Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană au apreciat planul solid al LCAA pentru soluționarea deficiențelor în materie de siguranță din sistemul său de aviație, termenele realiste fixate pentru acțiuni și progresele făcute până în prezent. Aceștia au luat notă de faptul că LCAA va menține restricțiile actuale privind activitățile

fiecărui transportator aerian libian în UE, Norvegia, Elveția și Islanda până când se va încheia procesul complet de recertificare care constă în cinci etape și orice problemă importantă semnalată va fi remediată; ulterior, în acord cu Comisia, transportatorii aerieni individuali ar putea fi autorizați să reia zborurile comerciale către UE, Norvegia, Elveția și Islanda.

- (69) În plus, pentru fiecare transportator aerian recertificat, LCAA s-a angajat să prezinte Comisiei informații detaliate privind procesul de recertificare și să se întâlnească cu reprezentanți ai Comisiei și ai statelor membre pentru a discuta în detaliu auditurile, constatările, acțiunile de remediere întreprinse și acțiunile de încheiere relevante, împreună cu detaliile planurilor pentru supravegherea continuă înainte de a se cădea de acord asupra oricărei relaxări a restricțiilor. În cazul în care aceste informații nu sunt în măsură să demonstreze în mod satisfăcător Comisiei și statelor membre că procesul de recertificare a fost efectiv realizat și că a fost implementată o supraveghere continuă sustenabilă, în conformitate cu standardele OACI, Comisia va fi nevoită să ia măsuri pentru a împiedica transportatorii aerieni să opereze în spațiul aerian al UE, al Norvegiei, al Elveției și al Islandei. În cazul în care sunt necesare clarificări suplimentare, Comisia poate decide să efectueze o vizită la fața locului înainte de orice relaxare a restricțiilor.
- (70) Pentru transportatorii aerieni care primesc ulterior permisiunea să opereze în UE, statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la sol care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestor transportatori în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012. În cazul în care rezultatele acestor controale, sau orice alte informații relevante în materie de siguranță, indică faptul că standardele internaționale de siguranță nu sunt respectate, Comisia va fi obligată să ia măsuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Republica Islamică Mauritania

- (71) Transportatorii aerieni certificați în Mauritania figurează în anexa A începând din noiembrie 2010 ⁽¹⁾. Autoritățile competente din Mauritania (ANAC) s-au angajat din acel moment în consultări active cu Comisia în vederea transmiterii informațiilor actualizate despre progresele realizate în ceea ce privește reforma în domeniul reglementării aviației civile și au trimis numeroase observații în acest sens. S-au organizat două reuniuni cu ANAC și cu Mauritania Airlines la 24 septembrie și la 10 octombrie 2012. ANAC și Mauritania Airlines International au fost audiate, de asemenea, de către Comitetul pentru siguranță aeriană la 21 noiembrie 2012.
- (72) ANAC a comunicat că au fost întreprinse acțiuni decisive pentru a reforma sistemul de supraveghere a siguranței și că s-au obținut deja anumite rezultate: mai exact, înființarea unui nou cod aerian civil, modificarea legislației

⁽¹⁾ Considerentele 43-51 din Regulamentul (UE) nr. 1071/2010 din 22 noiembrie 2010, JO L 306, 23.11.2010, p. 49.

privind aviația civilă, pentru a o alinia cu anexele la Convenția de la Chicago, modificări în managementul, structura și personalul ANAC și stabilirea unui set complet de proceduri pentru certificarea și supravegherea continuă a transportatorilor aerieni.

- (73) ANAC a comunicat că a luat măsuri de punere în aplicare a legii. Mai exact, ANAC a confirmat că AOC-ul Mauritania Airways a expirat la 15 decembrie 2010 și nu a mai fost reînnoit, deoarece transportatorul aerian și-a încetat activitatea. ANAC a informat de asemenea că certificatele și derogările deținute de transportatorul aerian Class Aviation au fost revocate în ianuarie 2011.
- (74) OACI a efectuat două misiuni de coordonare și de validare (ICVM) în Mauritania în aprilie și septembrie 2012 pentru a valida progresele realizate de către acest stat. Rapoartele finale care decurg din aceste misiuni confirmă că s-au realizat progrese considerabile, cu o îmbunătățire de 47 %, la nivel general, a respectării standardelor de siguranță internaționale. La 1 octombrie 2012, OACI a confirmat Comisiei progresele excepționale înregistrate de ANAC. Cu toate acestea, aceste misiuni au concluzionat, de asemenea, ca este nevoie să se continue implementarea efectivă a tuturor măsurilor corective, îndeosebi în ceea ce privește obligațiile de supraveghere și rezolvarea problemelor de siguranță constatate, aspecte pentru care, conform OACI, nivelul de absență a implementării efective a standardelor internaționale de siguranță ajunge la 51 % și, respectiv, 58 %. ANAC a comunicat că intenționează să își continue cu fermitate eforturile de a îmbunătăți în continuare conformitatea cu standardele OACI.
- (75) În consultările sale cu ANAC, Comisia a evaluat în mod special soliditatea supravegherii în materie de siguranță a companiei Mauritania Airlines International. Au fost identificate deficiențe în ceea ce privește certificarea inițială a Mauritania Airlines International, deoarece AOC-ul său a fost emis la 8 mai 2011, fără a se furniza dovezi că situațiile de neconformitate identificate în timpul certificării inițiale a companiei aeriene au fost efectiv remediate înainte de eliberarea AOC-ului, în special autorizațiile RVSM (minime de separare verticală redusă), lipsa monitorizării datelor de zbor și lipsa personalului de la sol. Cu toate acestea, ANAC și Mauritania Airlines International au raportat și au furnizat dovezi potrivit cărora toate deficiențele au fost rezolvate la 25 octombrie 2012. De asemenea, ANAC a declarat și a oferit dovezi că transportatorul aerian face în prezent obiectul unor proceduri corespunzătoare de supraveghere continuă în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.
- (76) Comitetul pentru siguranță aeriană salută progresele importante raportate de autoritățile competente din Mauritania în rectificarea deficiențelor identificate de OACI și rezolvarea deficiențelor identificate în certificarea inițială a Mauritania Airlines International. Luând în considerare măsurile eficace pentru respectarea legislației adoptate și puse în aplicare de către ANAC în ceea ce îi privește pe ceilalți transportatori aerieni care și-au încetat activitatea, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Mauritania trebuie retrași din anexa A.
- (77) ANAC a declarat și a confirmat în scris că Mauritania Airlines International nu intenționează să reia zborurile către UE pe termen scurt, cu excepția destinației Las Palmas de Gran Canaria (Spania), dar nu înainte de februarie 2013.
- (78) Autoritățile competente din Spania au afirmat că au furnizat asistență tehnică ANAC și au confirmat că sunt mulțumite de reluarea zborurilor către Las Palmas de Gran Canaria.
- (79) Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la sol care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorilor autorizați în Mauritania, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (80) Comisia intenționează să efectueze, cu sprijinul AESA și al statelor membre, o vizită de evaluare a siguranței la fața locului pentru a confirma că măsurile luate de către ANAC au fost implementate în mod satisfăcător.
- (81) În cazul în care rezultatele inspecțiilor la sol sau orice alte informații relevante în materie de siguranță indică faptul că standardele internaționale de siguranță nu sunt respectate, Comisia va fi obligată să ia măsuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Filipine

- (82) Transportatorii aerieni certificați în Filipine figurează în anexa A începând de la 31 martie 2010 ⁽¹⁾. De la acea dată, consultările cu autoritățile competente din Filipine (CAAP) au continuat, cu scopul de a obține informații la zi cu privire la progresele realizate în domeniul reformei reglementării aviației civile. Au fost făcute mai multe observații și la data de 18 noiembrie 2012 a avut loc o videoconferință la care au participat reprezentanți ai Comisiei, asistați de AESA, precum și reprezentanți ai CAAP.
- (83) CAAP a informat că OACI a efectuat o misiune de coordonare și de validare (ICVM) la fața locului, în octombrie 2012, și a formulat o opinie cu privire la rezultatele sale preliminare, care indică o îmbunătățire cu 7 %, la nivel general, a respectării standardelor OACI. Cu toate acestea, problema importantă de siguranță notificată de OACI tuturor părților contractante ale Convenției de la Chicago în ceea ce privește supravegherea în materie de siguranță a transportatorilor aerieni rămâne deschisă, alte probleme de siguranță fiind ridicate de OACI și în ceea ce privește registrul aeronavelor.
- (84) CAAP a confirmat că transportatorul aerian AviaTour Fly'In a fost implicat într-un al doilea accident mortal la 18 august 2012, pe lângă accidentul mortal care a avut loc în martie 2012 ⁽²⁾. CAAP nu a răspuns în mod corespunzător solicitărilor de informații formulate de către Comisie, nereușind, mai exact, să furnizeze informații nici cu privire la valabilitatea AOC-ului acestui transportator aerian care, în conformitate cu

⁽¹⁾ Considerentele 74-87 din Regulamentul (UE) nr. 273/2010 din 30 martie 2010, JO L 84, 31.3.2010, p. 32.

⁽²⁾ Considerentul 43 din Regulamentul (UE) nr. 295/2012 din 3 aprilie 2012, JO L 98, 4.4.2012, p. 17.

informațiile transmise anterior, trebuia să expire la data de 14 august 2012, nici cu privire la rezultatele în curs ale anchetelor privind ambele accidente.

- (85) În timp ce Comisia a primit informații că transportatorii aerieni South West Air Corporation, Airgurus și Skyjet ar fi început transportul aerian comercial, CAAP nu a răspuns corespunzător solicitărilor de informații formulate de către Comisie, nereușind, în special să furnizeze AOC-urile acestor transportatori aerieni și specificațiile de operare complete aferente; de asemenea, CAAP nu a fost în măsură să demonstreze că certificarea și supravegherea continuă a acestor transportatori aerieni respectă pe deplin standardele internaționale de siguranță aplicabile. Așadar, pe baza criteriilor comune, se apreciază că acești transportatori aerieni trebuie să fie, de asemenea, incluși în anexa A.
- (86) Comisia continuă să sprijine reforma sistemului de aviație civilă întreprinsă de autoritățile competente din Filipine și le invită pe acestea să își continue cu hotărâre eforturile în vederea creării unui sistem de supraveghere a aviației civile în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. În acest scop, Comisia încurajează aceste autorități să continue implementarea planului de măsuri corective convenit cu FAA și OACI, concentrându-se în principal asupra problemelor importante de siguranță nerezolvate, asupra recertificării tuturor operatorilor aflați în responsabilitatea lor și asupra măsurilor eficiente pentru respectarea legislației în caz de probleme de siguranță sau în cazul încălcării legislației aplicabile. Odată ce FAA își va modifica evaluarea privind modul în care Filipine respectă standardele internaționale de siguranță și odată ce toate problemele importante de siguranță vor fi închise în mod satisfăcător din punctul de vedere al OACI, Comisia este dispusă să organizeze, asistată de AESA și cu sprijinul statelor membre, o evaluare la fața locului pentru a verifica progresele înregistrate și să pregătească o reexaminare a cazului în cadrul Comitetului pentru siguranță aeriană.

Jordan Aviation

- (87) Comisia, asistată de AESA, a efectuat o vizită de evaluare a siguranței în Regatul Hașemit al Iordaniei în perioada 30 septembrie - 4 octombrie 2012 pentru a verifica dacă au fost implementate în mod satisfăcător măsurile întreprinse de autoritățile competente pentru aviația civilă (Comisia de reglementare a aviației civile - CARC) și de transportatorul aerian Jordan Aviation (PSC) pentru a răspunde problemelor în materie de siguranță descrise în Regulamentul (CE) nr. 1197/2011.
- (88) În timpul vizitei, CARC a oferit echipei de evaluare dovezi ale eficienței planului său de acțiuni preventive și corective elaborat și pus în aplicare după instituirea de către UE a restricțiilor de exploatare în ceea ce privește transportatorul aerian Jordan Aviation. CARC a demonstrat, de asemenea, că este în prezent capabilă să se achite de obligațiile care îi revin în conformitate cu standardele OACI în ceea ce privește supravegherea operatorilor cărora le-a emis un AOC. Echipa de evaluare a raportat că autoritățile se angajează în mod credibil să pună în aplicare planul de acțiuni preventive și corective, că s-au făcut îmbunătățiri semnificative până în prezent, iar CARC are o abordare deschisă, cooperantă și constructivă în ceea ce privește rezolvarea deficiențelor identificate în procedurile lor. Echipa de evaluare a primit confirmarea faptului că procedurile existente în materie de supraveghere pot garanta că transportatorii aerieni întreprind în timp util acțiuni corective eficiente în cazul care sunt identificate deficiențe de siguranță; totuși, echipa de evaluare a identificat domenii în care trebuie făcute îmbunătățiri, în special în ceea ce privește procedura referitoare la aprobarea listei echipamentului minim (MEL), precum și la autorizare a transportului mărfurilor periculoase.
- (89) Începând cu noiembrie 2011 transportatorul aerian Jordan Aviation a fost supus unei supravegheri sporite din partea CARC, autoritățile concentrându-se în mod deosebit asupra inspecțiilor la sol, inspecțiilor în zbor, verificării navigabilității aeronavei și verificării organizației de management al continuității navigabilității. Jordan Aviation a fost evaluată, de asemenea, din punct de vedere al conformității cu regulamentele iordaniene privind aviația civilă în timpul unui audit anual. Rezultatele acestor activități de audit au indicat o îmbunătățire semnificativă în domeniul managementului continuității navigabilității. În plus, ca urmare a cererii făcute de transportatorul aerian de a adăuga un nou tip de aeronavă (Airbus A330-200) la flota sa, CARC a evaluat capacitatea Jordan Aviation de a integra un nou tip de aeronavă. AOC-ul a fost modificat la data de 9 mai 2012 și Airbus A330-200 a fost adăugat în specificațiile de operare anexate la AOC.
- (90) În timpul vizitei, echipei de evaluare i-au fost furnizate dovezi cu privire la eficacitatea planului de măsuri corective și preventive elaborat și pus în aplicare de Jordan Aviation. Deși transportatorul aerian a fost în măsură să demonstreze că sistemul de management al continuității navigabilității pus în aplicare poate acum să garanteze faptul că aeronavele transportatorului aerian își mențin navigabilitatea, echipa de evaluare a identificat domenii în care sunt necesare îmbunătățiri, în special în ceea ce privește procedurile privind operarea pe o nouă rută și planificarea echipajului.
- (91) În urma cererii formulate de CARC și Jordan Aviation de reevaluare a restricțiilor de exploatare impuse prin Regulamentul (CE) nr. 1197/2011 și considerând că au fost îndeplinite condițiile, CARC și Jordan Aviation au fost invitate să facă prezentări în fața Comitetului pentru siguranță aeriană. Audierea a avut loc la data de 21 noiembrie 2012. În cursul reuniunii, CARC și Jordan Aviation au oferit, de asemenea, detalii cu privire la planul de măsuri corective instituit pentru a remedia aspectele constatate în timpul vizitei la fața locului.
- (92) Comitetul pentru siguranță aeriană a salutat progresele realizate de CARC și Jordan Aviation în aplicarea standardelor de siguranță internaționale și a considerat că nu mai este necesară impunerea altor limitări acestui transportator aerian. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că Jordan Aviation trebuie eliminat din anexa B.

- (93) Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la sol care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Air Madagascar

- (94) Transportatorul aerian Air Madagascar este supus restricțiilor de exploatare și figurează în anexa B, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 390/2011. De la acea dată au avut loc consultări cu autoritățile competente din Madagascar (ACM) și cu Air Madagascar, cu scopul de a obține informații la zi cu privire la progresele realizate în punerea în aplicare a acțiunilor corective.
- (95) În perioada 21-25 mai 2012 OACI a efectuat o misiune de coordonare și de validare (ICVM) care a confirmat unele progrese; astfel, absența implementării efective a standardelor OACI a fost evaluată la 44,4 %, în scădere de la 70,7 %. Cu toate acestea, în urma misiunii s-a concluzionat că este încă necesar să se continue implementarea efectivă a tuturor măsurilor corective, îndeosebi în ceea ce privește dispozițiile privind formarea și calificarea personalului tehnic, obligațiile privind supravegherea și remedierea problemelor de siguranță constatate, în aceste domenii absența implementării efective a standardelor OACI atingând nivelul de 67 %, 58 % și, respectiv, 86 %.
- (96) ACM și transportatorul aerian Air Madagascar au solicitat să fie audiți de Comitetul pentru siguranță aeriană, iar audierea a avut loc la 20 noiembrie 2012. Aceștia au prezentat progresele înregistrate în punerea în aplicare a planurilor lor de acțiune. ACM a informat, de asemenea, că a încheiat un contract de doi ani în scopul obținerii de asistență tehnică externă pentru acțiunile de supraveghere în materie de siguranță. Comitetul pentru siguranță aeriană a luat notă de progresele raportate și a salutat eforturile depuse de ACM pentru a-și ameliora capacitatea de a îndeplini obligațiile cu privire la cerințele OACI.
- (97) Comitetul pentru siguranță aeriană încurajează ACM să își continue eforturile pentru remedierea tuturor neconformităților identificate în cursul auditului ICVM efectuat de OACI și, în special, în domeniul supravegherii operatorilor aeriени certificați în Madagascar. Comisia, asistată de AESA și cu sprijinul statelor membre, este dispusă să efectueze o evaluare la fața locului odată ce ACM și Air Madagascar vor avansa suficient în ceea ce privește punerea în aplicare a planurilor lor de acțiune.

Vim Avia din Federația Rusă

- (98) Comisia, asistată de AESA și de anumite state membre, a efectuat o vizită de evaluare a siguranței în Federația Rusă, în perioada 4 – 8 iunie 2012, pentru a verifica dacă au fost implementate în mod satisfăcător măsurile

întreprinse de către autoritățile competente din Federația Rusă (FATA) și de către transportatorul aerian VIM AVIA certificat în Federația Rusă pentru a răspunde preocupărilor în materie de securitate descrise în Regulamentele de punere în aplicare (UE) nr. 1197/2011 ⁽¹⁾ și (UE) nr. 295/2012 ⁽²⁾ ale Comisiei. Această evaluare a siguranței a inclus vizite la sediul central al FATA, la sediul central al VIM AVIA cât și la facilitățile pentru întreținere ale transportatorului aerian situate pe aeroportul Domodedovo, precum și o inspecție la sol a unei aeronave din flota acestuia. Rezultatele acestei evaluări au relevat că, în general, VIM AVIA a înregistrat progrese în instituirea unui sistem pentru managementul siguranței. Cu toate acestea, în ceea ce privește planurile de acțiuni corective ale VIM AVIA, a reieșit că trei din cele 12 acțiuni corective nu au fost puse în aplicare în mod efectiv. VIM AVIA a fost invitată să revizuiască și să completeze planul său de acțiune în mod corespunzător înainte de a relua zborurile în UE.

- (99) La 20 iunie 2012, FATA a informat Comisia că transportatorul aerian a fost autorizat din nou, începând cu acea dată, să efectueze zboruri spre și dinspre UE pe motiv că aceasta finalizase cu succes acțiunile corective suplimentare legate de aceste trei domenii.
- (100) Comisia, după examinarea măsurilor suplimentare notificate, și-a exprimat îngrijorarea, estimând că societatea nu ar fi putut finaliza acțiunile în mod eficient într-un timp atât de scurt. De asemenea, li s-a atras atenția autorităților competente din Rusia asupra rezultatelor nesatisfăcătoare ale unei inspecții la sol efectuate în Spania la 26 iunie 2012 ⁽³⁾, care a pus în evidență deficiențe ale VIM AVIA în domeniile continuității navigabilității și întreținerii. Autoritățile competente din Rusia au fost, de asemenea, invitate să furnizeze informații privind un incident grav survenit la o aeronavă VIM AVIA la 24 iunie 2012.
- (101) Având în vedere cele de mai sus, Comisia, AESA și anumiți membri ai Comitetului pentru siguranță aeriană au organizat o reuniune cu autoritățile competente ruse și cu VIM AVIA la 19 octombrie 2012. VIM AVIA a raportat că au fost întreprinse și finalizate măsurile corective în ceea ce privește toate chestiunile neresoluate identificate în raportul final al misiunii de evaluare a siguranței în Rusia efectuate în iunie 2012 și a adus dovezi privind acțiunile de încheiere, după reuniune. FATA a informat că au fost deschise două anchete ca urmare a unui incident grav survenit la o aeronavă VIM AVIA la 24 iunie 2012 și a furnizat un rezumat al concluziilor acestora.
- (102) Spania a confirmat Comitetului pentru siguranță aeriană că au fost remediate toate deficiențele constatate în urma ultimelor inspecții la sol efectuate în Spania la aeronave VIM AVIA. Spania a informat, de asemenea, cu privire la o reuniune care a avut loc la Madrid, cu reprezentanți ai VIM AVIA și a luat notă de atitudinea cooperantă a transportatorului.

⁽¹⁾ JO L 303, 22.11.2011, p. 14.

⁽²⁾ JO L 98, 4.4.2012, p. 13.

⁽³⁾ Nr. AESA-E-2012-392

(103) Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la sol care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator în aeroporturile europene. În cazul în care rezultatele acestor inspecții la sol vor arăta că apar din nou probleme de siguranță în ceea ce privește operațiunile VIM AVIA, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Rwanda

(104) La 9 mai 2012 autoritățile competente din Rwanda au scris Comisiei și au furnizat dovezi din care rezultă că AOC-ul transportatorului Silverback Cargo Freighters fusese revocat la 30 octombrie 2009. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Silverback Cargo Freighters trebuie eliminat din anexa A.

(105) Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană iau act, cu toate acestea, că Rwanda are în continuare o problemă importantă de siguranță identificată în urma auditului USOAP realizat de OACI în 2007 și notificată de OACI tuturor statelor părți la Convenția de la Chicago. Prin urmare, Comisia încurajează autoritățile competente

din Rwanda să își continue eforturile pentru a aborda problemele de siguranță și va continua să monitorizeze îndeaproape situația siguranței aviației din Rwanda pentru a se asigura că orice problemă de siguranță rămasă nerezolvată este remediată în mod eficient.

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, 3 decembrie 2012.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

ANEXĂ

„ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI 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 transportatorului aerian	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. „CONVIASA”	VCV-DB-10	VCV	Republica Bolivariană a Venezuelei
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republica Ghana
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv:			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 aerian TAAG Angola Airlines care figurează în anexa B, inclusiv:			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

⁽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 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 transportatorului aerian	Statul operatorului
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 aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv:			Republica Benin
AERO BENIN	PEA Nr. 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTATP-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/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTATP-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/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv:			Republica Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	Necunoscut	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Necunoscut	Republica Congo

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 transportatorului aerian	Statul operatorului
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Necunoscut	Republica Congo
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv:			Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Air Fast Congo	409/CAB/MIN/TVC/0039/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	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/0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	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	EXY	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0050/2010	CAA	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	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	FIL	Republica Democratică Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	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 transportatorului aerian	Statul operatorului
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2011	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/0065/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	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	098/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	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	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	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 transportatorului aerian	Statul operatorului
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	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, inclusiv:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv:			Guineea Ecuatorială
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
TANGO AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv:			Eritreea
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor aerieni Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua, Indonesia Air Asia și Metro Batavia, inclusiv:			Republica Indonezia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Necunoscut	Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	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 transportatorului aerian	Statul operatorului
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	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
Enggang Air Service	135-045'	Necunoscut	Republica Indonezia
Ersa Eastern Aviation	135-047	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
HEAVY LIFT	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republica Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	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
Matthew Air Nusantara	135-048	Necunoscut	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

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 transportatorului aerian	Statul operatorului
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Necunoscut	Republica Indonezia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
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
SURYA AIR	135-046	Necunoscut	Republica Indonezia
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Necunoscut	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Necunoscut	Republica Indonezia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului aerian Air Astana, inclusiv:			Republica Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republica Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	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 transportatorului aerian	Statul operatorului
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republica Kazahstan
BEK Air	AK-0463-12	BEK	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republica Kazahstan
Comlux-kz	AK-0449-11	KAZ	Republica Kazahstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republica Kazahstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republica Kazahstan
LUK AERO (FOstul EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republica Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republica Kazahstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republica Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republica Kazahstan
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Republica Kazahstan
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Republica Kazahstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republica Kazahstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republica Kazahstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv:			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 transportatorului aerian	Statul operatorului
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republica Kârgâzstan
Click Airways	11	CGK	Republica Kârgâzstan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republica Kârgâzstan
Air Bishkek (fostUL Eastok Avia)	15	EEA	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republica Kârgâzstan
Kyrgyzstan	03	LYN	Republica Kârgâzstan
Manas Airways	42	BAM	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republica Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
Sky Way air	39	SAB	Republica Kârgâzstan
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			Liberia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția transportatorilor aerieni Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG care figurează în anexa B, inclusiv:			Republica Gaboneză
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

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 transportatorului aerian	Statul operatorului
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 Mozambic, inclusiv:			Republica Mozambic
Aero-servicos SARL	MOZ-08	Necunoscut	Republica Mozambic
Aerovisao de Mozambique	Necunoscut	Necunoscut	Republica Mozambic
CFA Mozambique	MOZ-10	Necunoscut	Republica Mozambic
CFM-Transportes e trabalho aereo SA	MOZ-07	Necunoscut	Republica Mozambic
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Necunoscut	Republica Mozambic
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Necunoscut	Republica Mozambic
Helicopteros Capital	MOZ-11	Necunoscut	Republica Mozambic
Kaya Airlines	MOZ-09	Necunoscut	Republica Mozambic
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Republica Mozambic
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Republica Mozambic
Unique Air Charter	MOZ-13	Necunoscut	Republica Mozambic
Safari Air	MOZ-12	Necunoscut	Republica Mozambic
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	Necunoscut	Republica Mozambic
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Filipine, inclusiv:			Republica Filipine
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
AEROMAJESTIC	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
Aerowurks Aerial Spraying Services	2010030	Necunoscut	Republica Filipine
AIR ASIA PHILIPPINES	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
AIRGURUS	Necunoscut	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

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 transportatorului aerian	Statul operatorului
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
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Necunoscut	Republica Filipine
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Necunoscut	Republica Filipine
CM aero SERVICES	20110401	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
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Necunoscut	Republica Filipine
Island Aviation	2009009	SOY	Republica Filipine
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	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
MID-SEA EXPRESS		Necunoscut	Republica Filipine
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Necunoscut	Republica Filipine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	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 transportatorului aerian	Statul operatorului
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
SKYJET	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Necunoscut	Republica Filipine
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Necunoscut	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, inclusiv:			São Tomé și Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Necunoscut	São Tomé și Príncipe

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 transportatorului aerian	Statul operatorului
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Săo Tomé și Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Săo Tomé și Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Necunoscut	Săo Tomé și Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Săo Tomé și Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Necunoscut	Săo Tomé și Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Săo Tomé și Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Săo Tomé și Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Necunoscut	Săo Tomé și Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Săo Tomé și Príncipe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv:			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv:			Republica Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republica Sudan
ALMAJARA AVIATION	Necunoscut	MJA	Republica Sudan

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 transportatorului aerian	Statul operatorului
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republica Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republica Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Necunoscut	Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republica Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republica Sudan
Sudan Airways	Necunoscut	SUD	Republica Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republica Sudan
TARCO AIRLINES	056	Necunoscut	Republica Sudan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Swaziland, inclusiv:			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR ARIENI 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 transportatorului aerian	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numerale 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 ⁽¹⁾	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 ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kazahstan	Toată flota, exceptând: aeronavele de tip B-767, aeronavele de tip B-757, aeronavele de tip A319/320/321, aeronavele de tip Fokker 50	Toată flota, exceptând: aeronavele aparținând flotei B-767, așa cum este menționat pe AOC, aeronavele aparținând flotei B-757, aeronavele aparținând flotei A319/320/321, așa cum este menționat pe AOC, aeronavele aparținând flotei Fokker 50, așa cum este menționat pe AOC	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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 1 aeronavă de tip Boeing B-767-200	Toată flota, exceptând: TR-LHP	Republica Gaboneză

⁽¹⁾ Transportatorii arieni listați 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 transportatorului aerian	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numerale de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
IRAN AIR ⁽⁴⁾	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
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
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

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

⁽²⁾ Air Astana este autorizată să utilizeze pentru operațiunile sale curente din UE numai tipurile de aeronave menționate mai sus, cu condiția ca acestea să fie înregistrate în Aruba și ca toate modificările din AOC să fie transmise în timp util Comisiei și Eurocontrol.

⁽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.”