REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/1014 AL COMISIEI

din 25 iunie 2015

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE ([1]), în special articolul 4 alineatul (2),

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei ([2]) a stabilit lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, 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 („AESA") au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării respectivei liste a Uniunii. Anumite țări terțe au comunicat, de asemenea, informații relevante. Pe baza acestor informații și a verificărilor efectuate de Comisie, lista Uniunii ar trebui să fie actualizată în prezent.

(3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea lor reglementară, cu privire la principalele fapte și considerente care urmau să stea la baza unei decizii de impunere, în ceea ce îi privește, a interdicției de exploatare pe teritoriul Uniunii sau a unei decizii de modificare a condițiilor unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus în lista Uniunii.

(4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de statele membre, AESA și țările terțe în cauză, de a prezenta observații scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei și a Comitetului pentru Siguranță Aeriană înființat prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului ([3]).

(5) În contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului de punere în aplicare a acestuia (CE) nr. 473/2006 ([4]), Comisia a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la consultările comune aflate în curs de desfășurare cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Angola, Botswana, Republica Democratică Congo, Gabon, Ghana, India, Indonezia, Iran, Kazahstan, Liban, Libia, Madagascar, Republica Islamică Mauritania, Mozambic, Filipine, Sudan, Thailanda, Yemen și Zambia. De asemenea, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit informații din partea Comisiei cu privire la Afganistan, Benin, Republica Guineea, Republica Kârgâzstan, Nepal, Coreea de Nord, São Tomé și Principe și Taiwan și a fost informat de către Comisie cu privire la consultările tehnice cu Federația Rusă.

(6) AESA a prezentat Comisiei și Comitetului pentru Siguranță Aeriană rezultatele analizei rapoartelor de audit realizate de Organizația Aviației Civile Internaționale („OACI") în cadrul programului său universal de auditare a

([1]) JO L 344, 27.12.2005, p. 15.
([2]) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 14).
([3]) Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile (JO L 373, 31.12.1991, p. 4).
([4]) Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a normelor de aplicare pentru lista comunitară a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 8).

supravegherii siguranței („USOAP"). În acest context, s-a reiterat importanța ca statele membre să acorde prioritate inspecțiilor la platformă ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele în care OACI a identificat deficiențe semnificative în materie de siguranță sau de statele în care AESA a stabilit că există deficiențe semnificative ale sistemului de supraveghere a siguranței. Pe lângă consultările întreprinse de Comisie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, se preconizează că acordarea acestei priorități va permite obținerea de informații suplimentare referitoare la performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele respective.

(7) AESA a prezentat Comisiei și Comitetului pentru Siguranță Aeriană rezultatele analizei inspecțiilor la platformă 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 ([1]).

(8) AESA a informat, de asemenea, Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în statele vizate de măsurile sau de monitorizarea prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. AESA și-a prezentat planurile în această privință și a oferit informații cu privire la solicitările de continuare a asistenței tehnice și a cooperării în scopul consolidării capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile pentru a contribui la soluționarea oricărei neconformități cu standardele internaționale aplicabile. Statele membre au fost invitate să răspundă la solicitările respective pe baze bilaterale, în coordonare cu Comisia și cu AESA. În această privință, Comisia a subliniat utilitatea furnizării de informații către comunitatea aeronautică internațională, în special prin intermediul bazei de date a Rețelei de Asistență Colaborativă în materie de Siguranță (*Safety Collaborative Assistance Network* – SCAN) a OACI, cu privire la asistența tehnică acordată de Uniune și de statele sale membre în vederea îmbunătățirii siguranței aviației la nivel mondial.

(9) Eurocontrol a informat Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la situația funcției de alertă a programului SAFA și la statisticile actuale legate de mesajele de alertă despre transportatorii care fac obiectul unei interdicții.

Transportatori aerieni din Uniune

(10) Ca urmare a analizării, de către AESA, a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă efectuate în cazul aeronavelor transportatorilor aerieni din Uniune sau în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, mai multe state membre au luat anumite măsuri pentru a asigura respectarea legislației și au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la măsurile respective. Estonia a informat că Autoritatea Aeroanutică Civilă din Estonia a realizat un audit al transportatorului aerian *AS Avies* și că transportatorul aerian respectiv este în curs de soluționare a aspectelor constatate în cadrul auditului.

(11) Statele membre și-au reiterat disponibilitatea de a acționa în mod corespunzător în cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță corespunzătoare.

Transportatori aerieni din Angola

(12) Regulamentul (CE) nr. 474/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1197/2011 al Comisiei ([2]), permite transportatorului aerian *TAAG Angola Airlines*, certificat în Angola, să exploateze pe teritoriul Uniunii patru aeronave de tipul Boeing 737-700 cu numerele de înmatriculare D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH și D2-TBJ, trei aeronave de tipul Boeing 777-200 cu numerele de înmatriculare D2-TED, D2-TEE și D2-TEF, și două aeronave de tipul Boeing 777-300 cu numerele de înmatriculare D2-TEG și D2-TEH.

(13) *TAAG Angola Airlines* a depus, la 21 noiembrie 2014, prin intermediul autorităților competente din Angola („INAVIC"), o cerere de a adăuga o nouă aeronavă de tipul Boeing 777-300 în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. În urma unei invitații din partea Comisiei, atât INAVIC cât și *TAAG Angola Airlines* au participat la

([1]) 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 (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1197/2011 al Comisiei din 21 noiembrie 2011 (JO L 303, 22.11.2011, p. 14). A se vedea în special punctele 26 și 30 din considerentele acestui regulament.

o întâlnire de consultare tehnică organizată la Bruxelles în data de 25 februarie 2015, în cadrul căreia situația actuală în materie de siguranță a fost temeinic analizată sub toate aspectele sale, inclusiv în ceea ce privește adăugarea de noi aeronave la flota transportatorului *TAAG Angola Airlines*.

(14) INAVIC și-a concentrat eforturile în principal pe alinierea cadrului juridic cu cerințele internaționale, îmbunătățirea infrastructurii (acoperirea radio de pe teritoriul lor) și consolidarea cerințelor privind acordarea licențelor pentru personal și organizații, precum și supravegherea operatorilor existenți. Întrucât această din urmă activitate nu îndeplinește încă pe deplin standardele internaționale în materie de siguranță, deoarece certificarea operatorilor nu este un proces suficient de solid, nu există nicio marjă pentru relaxarea interdicției actuale asupra tuturor transportatorilor certificați de către INAVIC, în afară de *TAAG Angola Airlines*. Comisia a observat o îmbunătățire a comunicării și coordonării între INAVIC și *TAAG Angola Airlines*, reuniunile acestora având loc cu regularitate pentru a discuta toate aspectele operațiunilor transportatorului aerian.

(15) *TAAG Angola Airlines* a informat cu privire la reînnoirea și extinderea flotei, respectiv retragerea din exploatare a aeronavelor B737-200 și B747-300 Combi și achiziționarea de noi aeronave B777-200, B777-300 și B737-700, completată de un accent puternic pe calitatea operațiunilor, inginerie și întreținere și dezvoltare. Formarea piloților a fost îmbunătățită în mod semnificativ, cu ajutorul unor consultanți externi. Siguranța a fost consolidată în continuare prin introducerea unui mecanism de raportare a evenimentelor nepunitiv și anonimizat. Aceste informații, împreună cu o amplă monitorizare a datelor de zbor (FDM), sunt în prezent utilizate sistematic pentru a identifica și preveni repetarea unor incidente sau deficiențe anterioare și sunt reintroduse în programul de formare a piloților.

(16) În contextul procesului de autorizare a operatorilor din țări terțe ([1]), *TAAG Angola Airlines* este implicat într-un dialog continuu cu AESA începând din noiembrie 2014 și furnizează date faptice și detaliate privind flota de aeronave și operațiunile sale.

(17) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include aeronava de tipul Boeing 777-300 cu numărul de înmatriculare D2-TEI a *TAAG Angola Airlines* în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, a cărei exploatare ar fi autorizată în Uniune.

(18) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante de către *TAAG Angola Airlines*, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Botswana

(19) La solicitarea Comisiei, Autoritatea aeronautică civilă din Botswana a furnizat informații cu privire la progresele înregistrate în soluționarea problemelor semnificative de siguranță și a altor aspecte constatate de OACI, prin scrisoarea din 30 ianuarie 2015. Autoritatea aeronautică civilă din Botswana a înregistrat progrese suplimentare în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță. Autoritatea aeronautică civilă din Botswana este încurajată să solicite verificarea de către OACI a soluționării problemelor semnificative de siguranță.

(20) Informațiile disponibile privind siguranța nu sprijină o decizie de impunere a unei interdicții sau restricții de exploatare pentru transportatorii aerieni certificați în Botswana. Cu toate acestea, Comisia consideră că situația ar trebui să continue a fi monitorizată îndeaproape.

(21) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Botswana.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei din 29 aprilie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului.

Transportatori aerieni din Republica Democratică Congo

(22) Toți transportatorii aerieni certificați în Republica Democratică Congo au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 începând din martie 2006 ([1]).

(23) Prin scrisoarea din 27 mai 2015, autoritatea competentă din Republica Democratică Congo, Autorité de l'Aviation Civile („AAC"), a informat Comisia cu privire la faptul că certificatele de operatori aerieni ale transportatorilor aerieni *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines* și *Tracep Congo* au fost revocate și, prin urmare, transportatorii aerieni respectivi ar trebui să fie eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(24) La 4 iunie 2015, AAC a furnizat Comisiei informații suplimentare care arată că certificatele de operator aerian ale transportatorilor aerieni *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* și *Wimbi Dira Airways* au fost revocate și, prin urmare, transportatorii aerieni respectivi ar trebui să fie eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(25) AAC a informat, de asemenea, Comisia că o licență de operare a fost emisă pentru transportatorii aerieni *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* și *Congo Airways*, fără a demonstra că certificarea și supravegherea transportatorilor aerieni respectivi respectă pe deplin standardele internaționale în materie de siguranță aplicabile. Acești transportatori aerieni ar trebui, prin urmare, să fie adăugați în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(26) Prin urmare, în conformitate cu criteriile comune stabilite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de operare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina transportatorii aerieni *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracep Congo, Waltair Aviation* și *Wimbi Dira Airways* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și a adăuga transportatorii aerieni *Dakota, Malu Aviation, Serve Air și Congo Airways* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Gabon

(27) Transportatorii aerieni *Air Services SA* și *SCD Aviation* au fost incluși în anexa A începând din iulie 2008. Începând din iulie 2008, transportatorul aerian *Gabon Airlines* este autorizat să exploateze în UE numai aeronava de tip Boeing 767-200 cu numărul de înmatriculare TR-LHP în condițiile prezentate în considerentul 15 din Regulamentul (CE) nr. 715/2008 ([2]).

(28) La data de 5 iunie 2015, autoritățile competente din Gabon au furnizat Comisiei dovezi cu privire la retragerea certificatului de operator aerian („AOC") în cazul transportatorilor aerieni *Air Services SA, SCD Aviation* și *Gabon Airlines* și, prin urmare, acești transportatori aerieni ar trebui să fie eliminați din lista Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții sau restricții de exploatare.

(29) Autoritățile competente din Gabon au informat Comisia cu privire la emiterea, la data de 6 mai 2015, a unui nou AOC pentru transportatorul aerian *Tropical Air Gabon*, fără a demonstra că certificarea și supravegherea acestui transportator aerian respectă pe deplin standardele internaționale în materie de siguranță aplicabile. În consecință, transportatorul aerian respectiv ar trebui să fie adăugat în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

([1]) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 14).

([2]) Regulamentul (CE) nr. 715/2008 al Comisiei din 24 iulie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 197, 25.7.2008, p. 36).

(30) Prin urmare, în conformitate cu criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina transportatorii aerieni *Air Services SA* și *SCD Aviation* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, a elimina transportatorul aerian *Gabon Airlines* din anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și a adăuga transportatorul aerian *Tropical Air Gabon* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Ghana

(31) În septembrie 2010, *Meridian Airways LTD* a fost inclus în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([1]). În septembrie 2010, *Airlift International (GH) LTD* a fost inclus în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, conform căreia numai una dintre aeronavele de tip DC-8-63F era autorizată să opereze în Uniune. Ambele decizii sunt rezultatul unor probleme semnificative în materie de siguranță identificate în timpul inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul programului SAFA. În noiembrie 2010, s-a apreciat că *Airlift International (GH) LTD* ar putea exploata o a doua aeronavă DC-8-63F în Uniune ([2]).

(32) La 5 februarie 2014, Autoritatea Aeronautică Civilă din Ghana („GCAA") a transmis Comisiei certificatele de radiere pentru anumite aeronave de tip DC-8-63F înmatriculate în Ghana. GCAA a informat, de asemenea, că a emis o directivă tehnică prin care se interzice utilizarea aeronavelor de tip DC-8 de către transportatorii aerieni certificați în Ghana, care a intrat în vigoare la 31 decembrie 2013. Aceste elemente ar trebui interpretate ca o confirmare a faptului că statul Ghana nu mai sprijină exploatarea aeronavelor de tip DC-8 în registrul său al aeronavelor.

(33) La 16 februarie 2015, GCAA a prezentat Comisiei dovada scrisă a faptului că GCAA a revocat certificatele de operator aerian ale *Meridian Airways LTD* și *Airlift International (GH) LTD*. O întâlnire tehnică între reprezentanți la nivel înalt din partea GCAA, Comisiei și AESA a avut loc la 17 martie 2015, în cursul căreia GCAA a oferit detalii cu privire la structura sa organizațională actuală, supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Ghana și procesul de certificare a operatorilor aerieni. Dovezile privind revocarea acestor două certificate de operator aerian și faptele prezentate în cadrul reuniunii tehnice cu privire la măsurile GCAA în materie de supraveghere a siguranței aviației au fost considerate suficiente pentru a concluziona încetarea operațiunilor *Meridian Airways LTD* și *Airlift International (GH) LTD*.

(34) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina *Meridian Airways LTD* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a elimina *Airlift International (GH) LTD* din anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(35) În cazul în care vor exista informații relevante privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din India

(36) Prin scrisoarea din 24 decembrie 2014, Direcția Generală a Aviației Civile („DGAC") din India a furnizat Comisiei informații actualizate cu privire la acțiunile corective întreprinse de DGAC din India cu privire la decizia din ianuarie 2014 a Administrației Federale a Aviației („FAA") din SUA de degradare a stării de conformitate a Indiei din categoria 1 în categoria 2, ca urmare a auditului FAA de evaluare a siguranței la nivel internațional a aviației (*International Aviation Safety Assessment* – „IASA"). În scrisoarea respectivă se preciza, de asemenea, faptul că FAA a efectuat o reevaluare a DGAC din India în decembrie 2014. La 8 aprilie 2015, FAA a anunțat îmbunătățirea stării de conformitate IASA a Indiei din categoria 2 în categoria 1.

([1]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 791/2010 al Comisiei din 6 septembrie 2010 (JO L 237, 8.9.2010, p. 10). A se vedea în special punctele 9 și 23 din considerentele acestui regulament.

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1071/2010 al Comisiei din 22 noiembrie 2010 (JO L 306, 23.11.2010, p. 44). A se vedea în special punctele 29 și 31 din considerentele acestui regulament.

(37) Prin scrisoarea Comisiei din 10 aprilie 2015 adresată DGAC din India, salutând decizia pozitivă a FAA cu privire la îmbunătățirea stării de conformitate IASA a Indiei, Comisia a reiterat faptul că DGAC din India ar trebui să continue să colaboreze cu Comisia în ceea ce privește furnizarea de actualizări periodice referitoare la îndeplinirea de către DGAC din India a obligațiilor sale internaționale în materie de siguranță și supraveghere.

(38) La 7 mai 2015, au avut loc consultări tehnice între experți ai Comisiei, AESA, un stat membru și înalți reprezentanți ai DGAC din India. Reuniunea a permis DGAC din India să ofere detalii privind măsurile luate care au dus la îmbunătățirea stării de conformitate a Indiei de către FAA din categoria 2 în categoria 1. DGAC din India a oferit detalii cu privire la planul de măsuri corective pe care l-a pus în aplicare, precum și detalii specifice privind măsurile durabile pe care le-a pus în aplicare în vederea creșterii capacității sale de supraveghere a siguranței. Comisia a luat la cunoștință informațiile prezentate de DGAC din India. S-a apreciat că nu este necesară nicio interdicție sau restricție de exploatare pentru transportatorii aerieni certificați în India, dar că ar fi utilă continuarea consultărilor tehnice pentru a permite discutarea, în permanență, a aspectelor legate de siguranță cu DGCA din India.

(39) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din India.

(40) Statele membre trebuie să continue să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în cazul transportatorilor aerieni indieni în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Indonezia

(41) Consultările între Comisie și Direcția Generală a Aviației Civile („DGAC") din Indonezia continuă, în vederea monitorizării progreselor realizate de DGAC din Indonezia în ceea ce privește garantarea faptului că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Indonezia se desfășoară în conformitate cu standardele internaționale în materie de siguranță. În urma auditului realizat de OACI în mai 2014, DGAC și-a finalizat planul de acțiuni corective și, în prezent, este în curs de a finaliza acțiunile respective.

(42) La 28 decembrie 2014, zborul QZ8501 al transportatorului aerian Indonesia AirAsia a suferit un accident în Marea Java. Aeronava a fost distrusă, iar toți pasagerii și echipajul și-au pierdut viața. Comitetul național pentru siguranța transporturilor din Indonezia („NTSC") desfășoară ancheta cu privire la acest accident, iar un raport final este așteptat înainte de sfârșitul anului 2015.

(43) În ianuarie 2015, reprezentanți ai Comisiei au efectuat o vizită în Indonezia pentru a discuta rezultatele auditului realizat de OACI în mai 2014, cu scopul de a se asigura că supravegherea siguranței cu privire la transportatorii aerieni care nu mai sunt incluși în lista Uniunii se menține la un nivel care garantează că nu există motive pentru includerea lor în lista respectivă. Reprezentanții Comisiei s-au întâlnit cu ministrul indonezian al transporturilor și cu reprezentanții DGAC din Indonezia, Comitetul național pentru siguranța transporturilor și transportatorii aerieni în cauză. Transportatorii aerieni respectivi au oferit o bună imagine de ansamblu asupra sistemelor lor de management al siguranței, precum și a punerii în aplicare a standardelor internaționale în materie de siguranță.

(44) Prin scrisoarea din 31 martie 2015, DGAC a furnizat informații cuprinzătoare cu privire la măsurile corective care sunt în curs de desfășurare în vederea soluționării problemelor constatate de OACI. În plus, DGAC a furnizat informații cu privire la supravegherea în materie de siguranță a transportatorilor aerieni în cauză. În urma analizei informațiilor care i-au fost furnizate, Comisia a solicitat clarificări suplimentare cu privire la supravegherea siguranței transportatorilor aerieni certificați în Indonezia și lista actuală a titularilor de certificate de operator aerian din Indonezia.

(45) Prin scrisoarea din 13 mai 2015, au fost oferite clarificări suplimentare. Au fost furnizate informații privind programul de supraveghere și supervizare a transportatorilor aerieni care nu fac, în prezent, obiectul interdicției de exploatare, mai precis *PT. Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* și *Indonesia Air Asia*. Pe baza informațiilor furnizate, s-a concluzionat că DGAC exercită activitatea de supraveghere a siguranței cu privire la transportatorii aerieni respectivi și că nu există informații relevante în materie de siguranță care să stea la baza unei decizii de impunere a unei interdicții de exploatare.

(46) În aceeași scrisoare, DGAC din Indonezia a informat Comisia că certificatele de operator aerian ale transportatorilor aerieni *Mandala Airlines* (AOC nr. 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (AOC nr. 121-002), *Sky Aviation* (AOC nr. 121-028 și 135-044) și *Republik Express* (AOC nr. 121-040) au fost revocate. Prin urmare, transportatorul aerian *Mandala Airlines* ar trebui eliminat din lista transportatorilor aerieni din Indonezia care nu fac obiectul unei interdicții de exploatare, iar *Merpati Nusantara Airlines, Sky Aviation* și *Republik Express* ar trebui eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(47) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina transportatorul aerian *Mandala Airlines* din lista transportatorilor aerieni care nu fac obiectul unei interdicții de exploatare și pentru a elimina transportatorii aerieni *Merpati Airlines, Sky Aviation* și *Republik Express* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Iran

(48) Transportatorul aerian *Iran Air*, certificat de către Organizația pentru Aviație Civilă din Republica Islamică Iran, a fost inclus în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 la 30 martie 2010 ([1]). După o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului, restricțiile de exploatare pentru flota *Iran Air* au fost detaliate la 5 iulie 2010 ([2]).

(49) *Iran Air* a furnizat Comisiei informații privind flota lor actuală, susținute de documentele relevante. Transportatorul aerian a solicitat revocarea restricțiilor de exploatare a aeronavelor de tip A320, pentru ca acestea să poată fi exploatate în Uniune. Cu toate acestea, nu a fost posibil până în prezent să se verifice elementele de probă furnizate în cadrul unei reuniuni tehnice și/sau al unei vizite de evaluare desfășurate de Uniune la fața locului. Prin urmare, o decizie în ceea ce privește permiterea exploatării aeronavelor de tip A320 de către *Iran Air* nu poate fi luată în acest moment.

(50) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni certificați în Iran.

Transportatori aerieni din Kazahstan

(51) Comisia continuă să monitorizeze punerea în aplicare de către Kazahstan a planului de acțiuni corective în urma misiunii de validare coordonate a OACI („ICVM") efectuate în 2014 în această țară. Această ICVM a confirmat soluționarea unei probleme semnificative de siguranță în domeniul navigabilității și al progreselor globale înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale în materie de siguranță. Cu toate acestea, OACI a identificat deficiențe grave în domeniul operațiunilor aeriene și chiar a extins problema semnificativă de siguranță în acest domeniu.

(52) La 27 aprilie 2015 au avut loc consultări tehnice cu Comitetul Aviației Civile („CAC") din Kazahstan, pentru a permite CAC să furnizeze Comisiei informații actualizate privind activitățile de supraveghere ale CAC și prioritățile sale pe termen scurt și pe termen mediu. În conformitate cu informațiile furnizate de către CAC, au fost lansate anumite acțiuni corective. Alte măsuri corective se află în diferite stadii de finalizare. Conform CAC, printre prioritățile sale pentru anul 2015 se numără introducerea unui proces de certificare în cinci etape a operatorilor aerieni, elaborarea unor proceduri de aprobări speciale, recrutarea de personal tehnic suplimentar, elaborarea și punerea în aplicare a unui plan de inspecție și a unui program de supraveghere a siguranței, introducerea unor noi liste de control pentru inspecții și audituri, formarea inspectorilor și mandatarea inspectorilor pentru a-și îndeplini sarcinile în materie de supraveghere și control.

(53) În timpul consultărilor tehnice, *Air Astana* a informat că CAC a recertificat transportatorul aerian în aprilie 2015. În plus, transportatorul aerian a furnizat în mod regulat informații actualizate privind operațiunile sale de zbor și activitățile sale de formare și de întreținere.

([1]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 273/2010 al Comisiei din 30 martie 2010 (JO L 84, 31.3.2010, p. 25). A se vedea în special punctele 41 și 49 din considerentele acestui regulament.

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 590/2010 al Comisiei din 5 iulie 2010 (JO L 170, 6.7.2010, p. 9). A se vedea în special punctele 60 și 71 din considerentele acestui regulament.

(54) În timpul consultărilor tehnice din aprilie 2015, transportatorul aerian *SCAT Air Company* a informat, de asemenea, Comisia că a făcut deja obiectul unui audit de siguranță operațională al Asociației Internaționale de Transport Aerian și că transportatorul aerian va primi, probabil, un certificat eliberat în urma auditului de siguranță operațională al Asociației Internaționale de Transport Aerian până la sfârșitul anului 2015, în cazul în care remedierea neconformităților va fi efectuată cu succes.

(55) Pe baza informațiilor care se află la dispoziția Comisiei și a discuțiilor care au avut loc în timpul consultărilor tehnice, s-a concluzionat că Kazahstan continuă să se confrunte cu provocări în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale în materie de siguranță. Comisia încurajează puternic CAC să își intensifice eforturile în vederea punerii în aplicare a standardelor internaționale în materie de siguranță ca o condiție prealabilă pentru o eventuală decizie favorabilă a Comisiei cu privire la relaxarea restricțiilor aplicate, în prezent, transportatorilor aerieni aflați sub supravegherea CAC.

(56) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Kazahstan.

(57) Statele membre trebuie să continue a verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorului *Air Astana* în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Liban

(58) Consultările cu Direcția Generală pentru Aviație Civilă („DGAC") din Liban sunt în curs de desfășurare, cu scopul de a confirma faptul că Libanul pune în aplicare planul de măsuri corective care a fost elaborat ca răspuns la constatările și la problema semnificativă de siguranță identificată în cadrul misiunii de validare coordonată a OACI din decembrie 2012.

(59) La 9 aprilie 2015, consilierul ministrului transporturilor din Liban, în timpul unei reuniuni care a avut loc la Bruxelles, a informat Comisia și AESA cu privire la instituirea unui Comitet al Autorității Aeronautice Civile. De asemenea, el s-a referit la propunerile ca funcțiile de supraveghere a siguranței să fie separate de funcțiile de furnizare de servicii, în prezent acestea fiind, ambele, organizate în cadrul DGAC din Liban. Au fost furnizate informații suplimentare cu privire la acțiunile întreprinse de DGAC împreună cu OACI. În martie 2015 a avut loc o misiune a echipei care se ocupă de probleme de siguranță în cadrul Biroului regional OACI pentru a verifica progresele înregistrate în ceea ce privește acțiunile întreprinse pentru a remedia problema semnificativă de siguranță.

(60) Din septembrie 2014 până în martie 2015, Comisia a furnizat DGAC din Liban, prin intermediul AESA, asistență tehnică privind punerea în aplicare a standardelor internaționale în materie de siguranță, ca urmare a proiectului privind Celula de securitate aeronautică pentru țările mediteraneene. Aceste activități au ajutat DGAC din Liban să pună în aplicare acțiunile corective, să îmbunătățească procedurile sale interne, manualele, ghidurile și pregătirile sale vizând o mai bună structură organizațională.

(61) Informațiile disponibile privind siguranța nu sprijină o decizie de impunere a unei interdicții sau restricții de exploatare pentru transportatorii aerieni certificați în Liban. Cu toate acestea, Comisia a considerat că situația ar trebui să continue a fi monitorizată îndeaproape. Consultările cu autoritățile libaneze vor continua în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

(62) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Liban.

(63) În cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Libia

(64) Comisia continuă să fie îngrijorată cu privire la situația siguranței aeriene în Libia. Guvernul recunoscut de către Uniune a desemnat o nouă autoritate competentă, Autoritatea Aeronautică Civilă din Libia („LCAA"). Anumite sarcini din domeniul siguranței aviației, cum ar fi emiterea de avize către navigatori („NOTAM"), au fost delegate de LCAA autorităților competente din alte state. Cu toate acestea, fosta autoritate competentă, și anume Autoritatea Aeronautică Civilă din Libia („LYCAA"), continuă să funcționeze și continuă să emită NOTAM în plus față de cele emise în numele LCAA. Siguranța aviației ar putea fi afectată întrucât NOTAM emise de aceste organizații, în cazul în care ele vizează același spațiu aerian sau aceleași aerodromuri, ar putea conține informații contradictorii.

(65) Comisia a stabilit contacte cu LCAA, dar nu i-au fost furnizate informații verificabile și utile cu privire la situația actuală în ceea ce privește supravegherea aviației civile sau starea de siguranță a aviației în Libia.

(66) Ca urmare a situației actuale neclare și instabile din Libia și a capacităților limitate ale LCAA de a asigura supravegherea adecvată a transportatorilor aerieni libieni și de a controla riscurile iminente în ceea ce privește siguranța, se consideră că Libia nu își poate îndeplini obligațiile internaționale legate de siguranța aviației.

(67) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Libia.

Transportatori aerieni din Madagascar

(68) Consultările cu autoritățile competente din Madagascar, Aviation Civile de Madagascar („ACM"), au continuat în mod activ cu scopul de a monitoriza progresele înregistrate de aceste autorități pentru a asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Madagascar respectă standardele de siguranță internaționale.

(69) Comisia, asistată de AESA, a organizat o reuniune consultativă la 28 aprilie 2015 cu ACM și cu reprezentanții transportatorului aerian *Air Madagascar*. Cu această ocazie, ACM și transportatorul aerian au furnizat informații cu privire la progresele realizate în punerea în aplicare a planurile lor respective de acțiuni corective și preventive care au fost elaborate pentru a răspunde preocupărilor în materie de securitate semnalate în timpul vizitei UE de evaluare efectuate în Madagascar în februarie 2014.

(70) În special, ACM a informat cu privire la progresele înregistrate în ceea ce privește formarea profesională a inspectorilor săi, efectuată în cadrul programului de asistență tehnică (SAFE) al OACI și a precizat că estimează că inspectorii calificați actuali au parcurs, la data reuniunii, aproximativ 65 % din formarea necesară pentru a permite ACM să atingă un nivel acceptabil de performanță în realizarea obligațiilor care îi revin în materie de supraveghere. În timp ce programul de supraveghere din 2014 a fost realizat cu asistența unor terțe părți, ACM era convinsă că programul de supraveghere din 2015 va demonstra capacitatea sa de a-și îndeplini obligațiile în materie de supraveghere. ACM a informat, de asemenea, că a decis recent să suspende certificatul de operator aerian al transportatorilor aerieni *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* și *Insolite Travel Fl*, precum și aprobarea acordată organizației de formare profesională Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie. În cele din urmă, ACM a subliniat faptul că evaluarea externă de către OACI a elementelor critice de la 1 la 5 ale unui sistem de supraveghere a siguranței este în curs de desfășurare și că această evaluare ar trebui să fie finalizată în iulie 2015.

(71) În plus față de informațiile privind planul său de acțiuni preventive și corective, transportatorul aerian *Air Madagascar* a oferit detalii de ultimă oră cu privire la evoluția flotei sale și, în special, a informat cu privire la faptul că era avută în vedere achiziționarea unei a treia aeronave de tip ATR 72-600 și că cele două aeronave de tip Boeing 737-300 au fost programate a fi înlocuite cu aeronave de tip Boeing 737-700 în cel de-al patrulea trimestru al anului 2015.

(72) Comisia a luat notă de informațiile furnizate de către ACM și de transportatorul aerian *Air Madagascar*. Ea a salutat progresele înregistrate de ACM și de transportatorul aerian *Air Madagascar* prin instituirea unor procese noi sau ameliorarea celor existente. Cu toate acestea, Comisia subliniază cu fermitate necesitatea ca ambele

organizații să aibă capacitatea de a pune în aplicare în mod eficace aceste procese. Comisia recomandă să se progreseze pas cu pas și să se evite procesele care sunt implementate doar parțial, precum cele constatate în cursul vizitei de evaluare efectuate de Uniune în Madagascar în februarie 2014.

(73) La 8 mai 2015, ACM a informat Comisia că transportatorul aerian *Air Madagascar* a înaintat solicitarea de a adăuga aeronava de tip Airbus A340-300 cu numărul de înmatriculare 5R-EAA pe lista aeronavelor din cadrul societății care sunt deja menționate în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(74) La 29 mai 2015, ministrul turismului, transporturilor și meteorologiei din Madagascar și-a exprimat dorința ca situația celor două aeronave de tip Airbus A340-300 să fie reevaluată în cursul reuniunii Comitetului pentru Siguranță Aeriană din iunie 2015. Cu toate acestea, în cazul în care procesul de reevaluare a eventualei eliminări a transportatorului aerian *Air Madagascar* din anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 nu ar putea fi finalizat înainte de ședința din iunie 2015, ministrul va sprijini solicitarea înaintată de transportatorul aerian *Air Madagascar* în vederea includerii aeronavei de tip Airbus A340-300 cu numărul de înmatriculare 5R-EAA în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(75) Având în vedere gravitatea constatărilor formulate cu ocazia vizitei de evaluare efectuate de UE în Madagascar în februarie 2014, Comisia consideră că, în esență, condițiile care permit o astfel de includere nu diferă de condițiile care trebuie să fie îndeplinite pentru a elimina transportatorul aerian *Air Madagascar* din anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. Reexaminarea informațiilor prezentate de ACM și de transportatorul aerian *Air Madagascar*, în urma reuniunii din 28 aprilie 2014, vizând sprijinirea includerii aeronavei de tip Airbus A340-300 cu numărul de înmatriculare 5R-EAA în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 nu demonstrează că aceste condiții sunt îndeplinite.

(76) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Madagascar.

Transportatori aerieni din Republica Islamică Mauritania

(77) La 24 februarie 2015, a avut loc o reuniune tehnică la Bruxelles, la care au participat reprezentanți ai Comisiei, AESA, ai câtorva state membre și ai autorităților aeronautice civile din Mauritania, Agence Nationale de l'Aviation Civile și Mauritania Airlines International („MAI"). Agence Nationale de l'Aviation Civile a prezentat situația din Mauritania în ceea ce privește siguranța și planul său național în materie de siguranță și a subliniat bunele rezultate pe care le-a obținut în urma auditului efectuat de OACI, care au culminat cu atingerea unui nivel ridicat de implementare efectivă a standardelor internaționale în materie de siguranță. MAI a explicat modul în care a răspuns la constatările recente ale SAFA și a anunțat că va parcurge procesul de înregistrare pentru auditul în domeniul siguranței operațiunilor al Asociației Internaționale de Transport Aerian. MAI a confirmat că, din motive economice, a încetat zborurile către anumite destinații din Uniune și că intenționează să dezvolte o rețea regională în cooperare cu un transportator aerian din Uniune. În consecință, MAI a hotărât, de asemenea, să își modifice componența flotei în vederea operării de aeronave mai mici, dar cu o mai mare frecvență a zborurilor.

(78) Cea mai recentă analiză SAFA furnizată de AESA a indicat îmbunătățiri în sensul că au existat mai puține constatări SAFA efectuate în timpul controalelor în Uniune, deși unele state membre au subliniat faptul că introducerea unui nou tip de aeronave – Embraer ERJ145 – în cadrul flotei MAI, nu a fost realizată în mod satisfăcător. În perioada 10-14 martie 2015 a avut loc, la Nouakchott, auditul preliminar privind siguranța operațiunilor efectuat de Asociația Internațională de Transport Aerian. Agence Nationale de l'Aviation Civile și MAI au transmis Comisiei rezultatele preliminare ale acestui audit preliminar. Pe această bază, se pare că punerea în aplicare a standardelor internaționale în materie de siguranță este acceptabilă și că nu există elemente care să indice existența unor deficiențe deosebit de alarmante în ceea ce privește siguranța.

(79) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Republica Islamică Mauritania.

(80) În cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Mozambic

(81) O misiune de validare coordonată a OACI a avut loc în noiembrie și decembrie 2014 pentru a valida progresele realizate în ceea ce privește implementarea planului de măsuri corective al autorităților competente în domeniul aviației civile din Mozambic, Instituto de Aviação Civil de Moçambique („IACM"). Misiunea de validare coordonată a OACI a vizat domeniile legislației din domeniul aeronautic civil din Mozambic, organizarea internă a IACM, aerodromurile și mijloacele de asistență de la sol, precum și serviciile de navigație aeriană din Mozambic. Raportul privind această misiune de validare coordonată a OACI a fost publicat pe site-ul internet al OACI la 5 mai 2015.

(82) Recunoscând progresele realizate de IACM în ceea ce privește remedierea deficiențelor identificate de OACI, precum și eforturile IACM în vederea finalizării activității sale de stabilire a unui sistem de aviație conform cu standardele internaționale în materie de siguranță, s-a preconizat inițial că o misiune a Uniunii de evaluare a siguranței ar putea avea loc în 2015.

(83) Misiunea de evaluare efectuată de Uniune în Mozambic a avut loc în aprilie 2015, cu participarea unor experți din partea Comisiei, AESA și a statelor membre. Domeniile care au fost evaluate au fost legislația primară referitoare la aviație și reglementările aeronautice civile, organizarea internă a IACM, autorizarea și formarea profesională a personalului, supravegherea navigabilității aeronavelor și supravegherea exploatării aeronavelor.

(84) Misiunea de evaluare efectuată de Uniune a clarificat faptul că cadrul juridic în vigoare conține o serie de abateri de la standardele internaționale în materie de siguranță. Versiunea revizuită a legii de bază în domeniul aviației, care cuprinde modificările menite să soluționeze abaterile identificate, așteaptă să fie aprobată de guvern. Sunt în vigoare regulamente juridice și tehnice specifice, dar acestea nu sunt complete și nici coerente. Statutul revizuit al IACM, prin care se conferă IACM autonomia financiară și funcțională necesară și care soluționează deficiențele identificate în acest domeniu, este, de asemenea, în curs de aprobare de către guvern. Deși cea mai mare parte a procesului de recrutare a personalului este finalizată și unele modificări organizatorice planificate au fost puse în aplicare, o parte considerabilă a implementării care trebuie să urmeze rămâne încă de finalizat.

(85) Misiunea de evaluare efectuată de Uniune a identificat, de asemenea, puncte slabe și deficiențe în diferite domenii ale activității IACM, inclusiv în ceea ce privește autorizarea și formarea profesională a personalului, supravegherea navigabilității și a exploatării aeronavelor. În cazul celor trei operatori care au fost vizitați, ca urmare a includerii lor într-un eșantion reprezentativ, echipa de evaluatori a Uniunii a identificat lacune importante în ceea ce privește evidențele contabile, manualele inadecvate, mecanismele de organizare deficitare și practicile de întreținere necorespunzătoare. În timp ce unele dintre aceste lacune țin în întregime de responsabilitatea operatorului, multe dintre ele pot fi considerate drept semne ale lipsei unei supravegheri adecvate de către autorități.

(86) Pe de altă parte, IACM a demonstrat un angajament ferm de a continua să lucreze în direcția obiectivului său final de realizare a unui sistem de aviație conform cu standardele internaționale în materie de siguranță și continuă să beneficieze de sprijinul total și de aprobarea guvernului. Cu toate acestea, IACM va avea nevoie, de asemenea, de orientări profesioniste, competente și imparțiale pentru perioada următoare. Comisia pregătește, împreună cu IACM și AESA, furnizarea acestui tip de asistență tehnică, cu scopul de a contribui la soluționarea deficiențelor restante și la finalizarea procesului de dezvoltare a capacităților interne necesare pentru a asigura durabilitatea cerută.

(87) Misiunea de evaluare efectuată de Uniune a permis Comisiei să concluzioneze că, deși IACM a realizat progrese semnificative în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale în materie de siguranță, persistă încă deficiențe importante ale sistemului de supraveghere a siguranței în Mozambic. Capacitatea IACM de a supraveghea activitățile în domeniul aviației civile din Mozambic nu este, în această etapă, încă la un nivel suficient, în conformitate cu standardele internaționale în materie de siguranță. Prin urmare, nu există suficiente dovezi pentru a susține o decizie de relaxare a interdicției de exploatare pentru toți transportatorii aerieni certificați în Mozambic.

(88) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Mozambic.

Transportatori aerieni din Filipine

(89) În martie 2010, toți transportatorii aerieni certificați în Republica Filipine au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([1]), pe baza unor dovezi verificate care demonstrau capacitatea insuficientă a autorităților responsabile cu supravegherea transportatorilor aerieni respectivi de a remedia deficiențele în materie de siguranță. De asemenea, au fost oferite insuficiente dovezi privind respectarea de către transportatorii aerieni certificați în Republica Filipine a standardelor internaționale în materie de siguranță aplicabile și a practicilor recomandate,

(90) În iulie 2013, transportatorul aerian *Philippine Airlines* a fost eliminat din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([2]). În aprilie 2014, transportatorul aerian *Cebu Pacific Air* a fost, de asemenea, eliminat din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([3]). Ambele decizii s-au întemeiat pe o vizită de evaluare efectuată de Uniune la fața locului în iunie 2013, pe îmbunătățirea supravegherii siguranței de către Autoritatea Aeronautică Civilă din Filipine („CAAP") pentru transportatorii aerieni respectivi și pe capacitatea acestor transportatori aerieni de a asigura respectarea efectivă a standardelor internaționale în materie de siguranță. În aprilie 2014, Administrația Federală a Aviației din SUA și-a anunțat, de asemenea, decizia de a îmbunătăți categoria de conformitate a Filipinelor de la categoria 2 la categoria 1 având în vedere programul său de audit al siguranței la nivel internațional a aviației.

(91) La 10 martie 2015, au avut loc consultări tehnice între experți din partea Comisiei, AESA, ai unui stat membru și înalți reprezentanți ai CAAP, precum și trei transportatori aerieni certificați în Filipine, și anume *Zest Airways Inc. (care desfășoară activități prin intermediul „Air Asia Zest"), Air Philippines Corporation* și *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* CAAP a furnizat informații actualizate cu privire la îmbunătățirile organizatorice în curs, inclusiv reorganizarea Serviciului său de Inspectorat privind Standardele de Zbor și detalii privind formarea profesională destinată inspectorilor CAAP. În plus, CAAP a oferit detalii despre supravegherea în materie de siguranță pe care o asigură cu privire la transportatorii aerieni: *Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* și *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* În ceea ce privește supravegherea în materie de siguranță asigurată de CAAP, detaliile prezentate în cadrul reuniunii au inclus programul anual de inspecții minim necesar prevăzut pentru fiecare transportator, precum și detaliile specifice ale activităților de supraveghere referitoare la fiecare dintre aceștia. În cadrul reuniunii, CAAP a furnizat, de asemenea, o actualizare privind punerea în aplicare a programului de siguranță al statului Filipine. Această actualizare include informații specifice privind programul de siguranță a pistelor al statului Filipine, inclusiv privind programul conex de formare și sensibilizare. CAAP a prezentat, de asemenea, o actualizare a anchetei cu privire la ieșirea de pe pistă a unei aeronave aparținând *Air Asia Zest* care a avut loc la 30 decembrie 2014.

(92) În cadrul consultărilor tehnice din 10 martie 2015 *Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* și *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* au explicat, fiecare în parte, modul de funcționare a operațiunilor lor respective. Informațiile prezentate de fiecare transportator aerian au inclus detalii cu privire la structura organizatorică și funcționarea departamentelor lor individuale responsabile cu siguranța și cu calitatea. Printre informațiile specifice s-au numărat cele privind flota actuală, reducerea problemelor de siguranță pentru fiecare transportator aerian și detalii privind asigurarea calității la nivel intern. În plus, fiecare dintre transportatorii aerieni și-a prezentat propriul program de monitorizare a datelor de zbor.

(93) Pe baza elementelor de probă prezentate în cursul acestor consultări tehnice, a fost organizată, în aprilie 2015, o vizită de evaluare la fața locului în Filipine. La această vizită de evaluare au participat experți din Comisie, AESA și statele membre. Vizita de evaluare a fost efectuată în birourile CAAP și, prin sondaj, la sediul câtorva transportatori aerieni certificați în Filipine, și anume *Air Asia Inc, Air Asia Zest, Air Philippines Corporation, Island Aviation Inc, Magnum Air (Skyjet) Inc, South East Asian Airlines (SEAir) Inc* și *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.

(94) Printre elementele de probă prezentate în cursul vizitei Uniunii de evaluare la fața locului s-a numărat faptul că serviciul de inspecție are 173 de angajați ale căror sarcini directe sunt certificarea și supravegherea. Elementele de probă care au fost examinate prin sondaj au confirmat faptul că inspectorii responsabili cu operațiunile principale și cu întreținerea dețineau suficientă experiență pentru a efectua o supraveghere eficientă și că ei au beneficiat de formare profesională oficială în ceea ce privește responsabilitățile lor de supraveghere. Pentru a-i sprijini pe inspectorii săi în exercitarea responsabilităților care le revin în materie de supraveghere, CAAP a realizat un instrument de asistență destinat inspectorilor care include liste structurate de verificare a sarcinilor de lucru, documente de orientare tehnică CAAP, formulare de inspecție și documentație de referință în domeniul supravegherii.

([1]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 273/2010 al Comisiei din 30 martie 2010 (JO L 84, 31.3.2010, p. 25). A se vedea în special punctele 74 și 87 din considerentele acestui regulament

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 659/2013 al Comisiei din 10 iulie 2013 (JO L 190, 11.7.2013, p. 54). A se vedea în special punctele 80 și 94 din considerentele acestui regulament.

([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 368/2014 al Comisiei din 10 aprilie 2014 (JO L 108, 11.4.2014, p. 16). A se vedea în special punctele 102 și 119 din considerentele acestui regulament.

(95) Printre elementele de probă prezentate de CAAP în cursul vizitei de evaluare efectuată de Uniune la fața locului, s-a numărat faptul că CAAP utilizează o bază de date pentru raportarea și urmărirea supravegherii siguranței aeronautice civile (CASORT) pentru a sprijini planificarea calendarului anual de inspecții minim necesar al CAAP. Pentru a permite punerea în aplicare a unui program de supraveghere structurat de către fiecare inspector, CAAP publică „Orientările pentru programul național de supraveghere și inspecție". Acest document include opțiuni pentru inspecții punctuale aplicabile în cazul unui titular de certificat de operator aerian („AOC") neperformant. În ceea ce privește certificarea și reînnoirea AOC-ului, CAAP a publicat un „Manual de certificare și administrare a operatorilor aerieni". În cursul vizitei de evaluare efectuate de Uniune au fost analizate prin sondaj dosarele de certificare și de reînnoire AOC pentru 9 transportatori aerieni certificați de CAAP, printre care s-au numărat toți transportatorii aerieni care au fost vizitați de echipa de evaluare a UE. În plus, s-a observat activitatea inspectorilor CAAP care îndeplinesc sarcini de supraveghere specifice. S-a constatat, în urma observării, că nivelul de planificare și desfășurare a acestei activități a fost satisfăcător.

(96) Prin intermediul unui eșantion reprezentativ de transportatori aerieni certificați în Filipine, au fost vizitați șapte transportatori aerieni în cursul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului. Acest eșantion a inclus cei mai mari patru transportatori aerieni certificați în Filipine, care continuă să fie incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. Vizita a urmărit să verifice gradul de conformitate al acestora cu standardele internaționale în materie de siguranță. În plus, vizita, în conformitate cu criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, a vizat efectuarea unei evaluări a disponibilității și capacității fiecăruia dintre acești transportatori aerieni de a remedia deficiențele în materie de siguranță. Principala concluzie a vizitelor la sediul acestor transportatori aerieni este faptul că nu s-a constatat o lipsă a disponibilității și, în general, a capacității transportatorilor respectivi de a remedia deficiențele în materie de siguranță.

(97) În ceea ce privește vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului cu privire la criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, s-a concluzionat că Autoritatea aeronautică civilă din Filipine este dispusă și capabilă să soluționeze deficiențele în materie de siguranță și dispune de o capacitate suficientă pentru a pune în aplicare și, atunci când este necesar, a asigura respectarea standardelor internaționale de siguranță relevante, inclusiv reglementările aeronautice civile din Filipine.

(98) CAAP a fost audiată de Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 10 iunie 2015. Cu această ocazie, prin intermediul unui eșantion reprezentativ, trei transportatori aerieni certificați în Filipine au fost, de asemenea, audiați [*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* și *Cebgo Inc*, anterior *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*].

(99) CAAP a prezentat Comitetului structura organizatorică a serviciului său actual de inspectorat privind standardele de zbor, a furnizat detalii privind forța de muncă pe care o alocă în prezent sarcinilor de supraveghere a siguranței și a oferit o imagine de ansamblu a activităților în materie de aviație în Filipine. CAAP a raportat că îi revine responsabilitatea de a supraveghea 36 de deținători de AOC și că i-a clasificat pe nouă dintre aceștia drept operatori de aeronave de mari dimensiuni. CAAP a furnizat, de asemenea, o sinteză a activităților de supraveghere pe care le-a programat pentru 2015 cu privire la cei trei transportatori aerieni care au participat la audiere. În plus, CAAP a subliniat angajamentul său, în calitate de autoritate competentă din Filipine, de a continua să urmeze foaia sa de parcurs pentru îmbunătățire continuă.

(100) În cadrul prezentării sale, CAAP a furnizat un rezumat al planului său de măsuri corective cu privire la observațiile prezentate de echipa de evaluare a UE în cursul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului. Printre măsurile corective prezentate s-a numărat accentul pe anumite domenii prioritare, cum ar fi consolidarea programului de formare profesională a inspectorilor CAAP, îmbunătățirea infrastructurii informatice, continuarea măsurilor care vizează dezvoltarea competențelor echipei sale de inspecție, precum și angajamentul de a-și continua activitatea privind standardizarea acțiunilor de supraveghere a siguranței. În plus, CAAP a furnizat detalii specifice referitoare la îmbunătățirea infrastructurii, printre care se numără măsuri conexe Programului său național privind siguranța pistelor.

(101) *Air Philippines Corporation* a prezentat detalii cu privire la structura sa organizațională, planurile sale privind flota de aeronave și detalii referitoare la Sistemul său de management al siguranței. *Air Philippines Corporation* a comunicat informații cu privire la structura sa în materie de siguranță, raportarea privind siguranța și gestionarea siguranței, programul său de monitorizare a datelor de zbor, inclusiv informații despre modul în care realizează monitorizarea continuă a măsurilor de atenuare a riscurilor. *Air Philippines Corporation* a furnizat detalii privind funcția sa de asigurare a siguranței și aplicarea procedurilor sale de gestionare a schimbărilor. În plus, transportatorul aerian a furnizat informații privind acțiunile sale ca urmare a observațiilor făcute în timpul vizitei de evaluare efectuată de Uniune la fața locului.

(102) *Cebgo Inc* a prezentat detalii privind structura sa de gestionare, sistemul de management al siguranței, programul de prevenire a accidentelor și de siguranță a zborurilor, programul de gestionare a datelor de zbor, sistemul de control al calității și controlul navigabilității și al întreținerii. Printre informațiile specifice s-au numărat obiectivele sale în materie de siguranță pentru 2015, precum și dovezi privind procesul său de raportare privind siguranța. *Cebgo Inc* a prezentat informații privind cele cinci priorități principale ale sale în materie de siguranță și măsurile luate în privința acestora. În plus, transportatorul aerian a prezentat un rezumat al acțiunilor sale ca urmare a observațiilor făcute în timpul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului.

(103) *Air Asia Zest* a prezentat detalii cu privire la flota sa, structura sa organizațională și departamentul său de gestionare a siguranței și calității. Printre informațiile specifice s-au numărat obiectivele sale de securitate la nivel înalt, procesul de raportare privind siguranța și programul de analiză a datelor de zbor, precum și cele cinci priorități în materie de siguranță. În plus, transportatorul aerian a prezentat un rezumat al acțiunilor sale ca urmare a observațiilor făcute în timpul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului.

(104) Pe baza tuturor informațiilor disponibile, inclusiv a rezultatelor vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului și a informațiilor furnizate în cursul audierii în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană, Comisia consideră că CAAP a înregistrat îmbunătățiri durabile înregistrate pe parcursul unei perioade de timp continue. Se recunoaște, de asemenea, faptul că nu s-a remarcat o lipsă de voință din partea CAAP de a colabora în mod permanent cu Comisia și că CAAP este transparentă în recunoașterea faptului că ar trebui să continue îmbunătățirile pentru a-și dezvolta în continuare procedurile de supraveghere și de supraveghere a siguranței. Se apreciază că CAAP are capacitatea de a-și îndeplini responsabilitățile cu privire la supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Filipine. Pe parcursul audierii în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană, CAAP s-a angajat să se implice pe deplin într-un dialog continuu în materie de siguranță cu Comisia, inclusiv prin participarea la reuniuni suplimentare, dacă și atunci când acest lucru va fi considerat necesar de către Comisie.

(105) Comisia a observat faptul că toți cei trei transportatori aerieni certificați în Filipine care fuseseră invitați, în urma constituirii unui eșantion reprezentativ, să participe la audierea în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană, au prezentat la un nivel satisfăcător și sunt în măsură să furnizeze detalii specifice în ceea ce privește desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor lor. Comisia consideră că au fost oferite suficiente dovezi privind respectarea de către transportatorii aerieni certificați în Republica Filipine a standardelor internaționale în materie de siguranță aplicabile și a practicilor recomandate.

(106) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina toți transportatorii aerieni certificați în Republica Filipine din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(107) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante de către toți transportatorii aerieni din Filipine, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012. Dacă rezultatele acestor inspecții sau orice alte informații relevante în materie de siguranță vor indica faptul că nu se respectă standardele internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

(108) Comisia, AESA și statele membre au continuat să monitorizeze îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă care efectuează zboruri către Uniune, inclusiv acordând prioritate inspecțiilor la platformă efectuate în cazul anumitor transportatori aerieni ruși în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(109) La 23 martie 2015, Comisia, asistată de AESA, s-a întâlnit cu reprezentanții Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse („FATA"). Scopul acestei reuniuni a fost de a revizui performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni ruși în cursul inspecțiilor la platformă SAFA pentru perioada cuprinsă între 10 martie 2014 și 9 martie 2015, precum și identificarea cazurilor care necesită o atenție specială. În cursul reuniunii, FATA s-a angajat să monitorizeze anumite cazuri de neconformitate care nu fuseseră încă remediate corespunzător și să furnizeze Comisiei, înainte de sfârșitul lunii mai, informații actualizate cu privire la stadiul în care se află cazurile respective.

(110) FATA a informat Comisia că, datorită extinderii sistemului SAFA, monitorizează performanța SAFA a transportatorilor aerieni ruși inclusiv în anumite țări terțe. De asemenea, FATA a indicat că a numit noi inspectori în materie de siguranță responsabili cu transportatorii aerieni în cazul cărora constatările controalelor efectuate în cadrul programului SAFA sunt încă deschise. FATA și-a exprimat speranța că această supraveghere va îmbunătăți rapiditatea de reacție și calitatea acțiunilor corective ale operatorilor. De asemenea, FATA a oferit Comisiei informații actualizate cu privire la ultimele suspendări și revocări ale certificatelor de operator aerian aflate în responsabilitatea sa.

(111) Pe baza informațiilor disponibile, Comisia a ajuns la concluzia că nu este necesară o audiere în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană al autorităților aeronautice ruse și nici a transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă.

(112) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Federația Rusă.

(113) Statele membre trebuie să continue să verifice respectarea efectivă de către transportatorii aerieni ai Federației Ruse a standardelor internaționale relevante în materie de siguranță, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(114) În cazul în care aceste inspecții indică un risc iminent la adresa siguranței ca o consecință a nerespectării standardelor relevante în materie de siguranță, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri împotriva transportatorilor aerieni din Federația Rusă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Sudan

(115) Pe baza contactelor periodice între Autoritatea Aeronautică Civilă din Sudan („SCAA") și Comisia, se pare că SCAA a înregistrat progrese satisfăcătoare în ceea ce privește activitățile sale de supraveghere legate de transportatorii aerieni certificați în Sudan. SCAA a informat, de asemenea, Comisia că anumiți transportatori aerieni au înregistrat progrese corespunzătoare în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale în materie de siguranță.

(116) SCAA a fost de acord cu efectuarea de către Uniune a unei vizite de evaluare la fața locului în Sudan, în octombrie 2015. Această vizită de evaluare are scopul de a verifica informațiile furnizate de SCAA și de a colecta informații suplimentare menite să sprijine o eventuală decizie cu privire la transportatorii aerieni certificați în Sudan. În acest moment nu există suficiente informații disponibile care să sprijine o decizie cu privire la transportatorii aerieni certificați în Sudan.

(117) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni din Sudan.

Transportatori aerieni din Thailanda

(118) Un audit complet printr-o abordare de monitorizare continuă a programului universal de auditare a supravegherii siguranței a fost efectuat de OACI în Regatul Thailanda în ianuarie 2015. Concluzia globală este că implementarea efectivă a standardelor internaționale în materie de siguranță în Thailanda este cu mult sub media de la nivel mondial. Pe baza rezultatelor auditului, OACI a semnalat o problemă semnificativă în materie de siguranță privind certificarea operatorilor aerieni, inclusiv autorizarea unor proceduri operaționale specifice. Departamentul Aeronautic Civil („DCA") din Thailanda a prezentat OACI un plan de măsuri corective menite să remedieze deficiențele constatate.

(119) DCA a solicitat Uniunii Europene și AESA asistență tehnică în vederea obținerii de sprijin pentru remedierea deficiențelor care au fost constatate de OACI. AESA a efectuat o misiune de asistență tehnică în Thailanda în aprilie 2015, iar în cursul următoarelor luni urmează să se acorde, în continuare, asistență tehnică și cooperare.

(120) Pe baza rezultatelor auditului OACI, precum și a recomandărilor ca urmare a misiunii de asistență tehnică, DCA din Thailanda împreună cu transportatorul aerian *Thai Airways International* au fost invitați să participe la consultări tehnice la Bruxelles pentru a colecta informații suplimentare privind acțiunile corective pe care DCA le va adopta pe termen scurt, mediu și lung. DCA din Thailanda, precum și *Thai Airways International* au salutat această invitație și au furnizat în mod transparent toate informațiile solicitate înaintea reuniunii.

(121) În cursul consultărilor tehnice, care au avut loc la 3 iunie 2015, DCA și *Thai Airways International* au demonstrat o voință clară de a colabora și au furnizat cât mai multe informații cu putință. DCA a subliniat că guvernul din Thailanda este conștient pe deplin de importanța siguranței aviației civile și s-a angajat să furnizeze mijloacele necesare pentru îmbunătățirea sistemului de supraveghere a siguranței al DCA din Thailanda, care în urma unei reorganizări care va avea loc în curând, va deveni Autoritatea Aeronautică Civilă din Thailanda, cu un buget sporit în mod considerabil.

(122) *Thai Airways International* a prezentat în mod clar Sistemul său de management al siguranței și calității. Transportatorul aerian a demonstrat că este în măsură să asigure un nivel adecvat de conformitate cu standardele internaționale în materie de siguranță.

(123) Comisia consideră că informațiile disponibile privind siguranța nu sprijină o decizie de impunere a unei interdicții sau restricții de exploatare pentru transportatorii aerieni certificați în Thailanda. Cu toate acestea, Comisia consideră că situația ar trebui să continue a fi monitorizată îndeaproape.

(124) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni din Thailanda.

(125) Statele membre trebuie să continue să verifice respectarea efectivă a standardelor în materie de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în cazul transportatorilor aerieni certificați în Thailanda în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(126) În cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Yemen

(127) Prin scrisoarea din 10 aprilie 2015, Comisia a întrebat Autoritatea Aeronautică Civilă și de Meteorologie din Yemen (CAMA) dacă deteriorarea situației privind securitatea din Yemen afectează capacitatea CAMA de a furniza supravegherea în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Yemen.

(128) La data de 18 mai 2015, transportatorul aerian *Yemen Airways („Yemenia")* a informat Comisia că și-a suspendat activitatea la sfârșitul lunii martie 2015, având în vedere înrăutățirea situației din Yemen. În plus, *Yemenia* a declarat în comunicarea respectivă că aeronavele sale sunt stocate în diferite locuri din afara Yemenului. Într-o scrisoare din data de 1 iunie 2015, CAMA a informat Comisia că aeronavele *Yemenia* nu se mai află pe teritoriul Yemenului și că intenția CAMA este de a se coordona cu autoritățile aeronautice din statele în care sunt depozitate în prezent aeronavele în ceea ce privește responsabilitățile sale în materie de supraveghere a siguranței. În aceeași scrisoare, CAMA a indicat, de asemenea, că din cauza deteriorării situației în materie de securitate din Yemen, se înregistrau puține operațiuni aeriene în această țară.

(129) Pe baza informațiilor primite din partea CAMA și a *Yemenia*, s-a ajuns la concluzia că, deși situația ar trebui să continue a fi monitorizată îndeaproape, nu există dovezi suficiente pentru a susține o decizie de impunere a unei interdicții asupra transportatorilor aerieni certificați în Yemen în acest moment.

(130) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni din Yemen.

(131) Statele membre trebuie să continue să verifice respectarea efectivă a standardelor în materie de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în cazul transportatorilor aerieni certificați în Yemen în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Zambia

(132) La 25 februarie 2015, a avut loc o reuniune tehnică cu participarea unor înalți reprezentanți ai Autorității Aeronautice Civile din Zambia („ZCAA"), ai Comisiei, AESA și ai statelor membre. ZCAA a oferit o prezentare generală cuprinzătoare și transparentă a măsurilor întreprinse în ultimul an în ceea ce privește dezvoltarea ZCAA, recrutarea de personal pentru ZCAA, dezvoltarea reglementărilor aeronautice civile în Zambia și îmbunătățirea supravegherii transportatorilor aerieni.

(133) Se pare că ZCAA a înregistrat progrese semnificative în soluționarea unor deficiențe constatate de OACI și că a fost creat un fundament solid pentru dezvoltarea în continuare a sistemului de supraveghere a siguranței aviației civile în Zambia. Cu toate acestea, în ceea ce privește cea mai mare parte dintre cele opt elemente critice semnalate de OACI care formează un sistem de supraveghere a siguranței aviației civile, rămân încă de finalizat activități semnificative.

(134) ZCAA a indicat că va continua să lucreze la punerea în aplicare a standardelor internaționale în materie de siguranță. Comisia intenționează să efectueze evaluări suplimentare pentru a stabili dacă va fi posibil să se organizeze o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului pentru a verifica punerea în aplicare a standardelor internaționale în materie de siguranță în Zambia, înainte de sfârșitul lunii octombrie 2015.

(135) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni din Zambia.

Considerații finale

(136) În ceea ce privește ceilalți transportatori aerieni incluși în prezent în lista Uniunii, Comisia a verificat dacă este oportună actualizarea listei și a ajuns la concluzia că nu este cazul. Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei Uniunii cuprinzând transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni respectivi.

(137) Articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 recunoaște necesitatea ca deciziile să fie luate cu rapiditate și, după caz, de urgență, având în vedere implicațiile în materie de siguranță. În consecință, este esențial, în vederea protejării informațiilor sensibile și a reducerii la minimum a efectelor comerciale, ca deciziile luate de Comisie în contextul actualizării listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții sau restricții de exploatare pe teritoriul Uniunii să fie publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și ca acestea să intre în vigoare în ziua următoare publicării lor.

(138) Prin urmare, este necesară modificarea în consecință a Regulamentului (CE) nr. 474/2006.

(139) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranță aeriană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se modifică după cum urmează:

(1) Anexa A se înlocuiește cu textul din anexa A la prezentul regulament;

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

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 25 iunie 2015.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Violeta BULC
Membru al Comisiei

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UNIUNII, CU EXCEPȚII [1]

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
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 *TAAG Angola Airlines* care figurează în anexa B, inclusiv			**Republica Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	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 certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	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 aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv			**Republica Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv:			**Republica Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Necunoscut	Republica Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republica Congo
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv			**Republica Democratică Congo (RDC)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	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)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSAIR 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)
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**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
TANGO AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv:			**Eritreea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția transportatorilor aerieni *Afrijet* și *SN2AG* care figurează în anexa B, inclusiv			**Republica Gaboneză**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republica Gaboneză
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gaboneză
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republica Gaboneză
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Necunoscut	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor aerieni *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* și *Indonesia Air Asia*, inclusiv			**Republica Indonezia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Necunoscut	Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republica Indonezia
ASCO NUSA AIR	135-022	Necunoscut	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Necunoscut	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republica Indonezia
BATIK AIR	121-050	BTK	Republica Indonezia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	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	ESD	Republica Indonezia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Necunoscut	Republica Indonezia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	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 ASIA EXTRA	121-054	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republica Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
KOMALA INDONESIA	135-051	Necunoscut	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republica Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republica Indonezia
MARTABUANA ABADION	135-049	Necunoscut	Republica Indonezia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Necunoscut	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
MY INDO AIRLINES	121-042	Necunoscut	Republica Indonezia
NAM AIR	121-058	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	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
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
SURYA AIR	135-046	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republica Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	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 care figurează în anexa B*, inclusiv			**Republica Kazahstan**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republica Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republica Kazahstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republica Kazahstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republica Kazahstan
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republica Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republica Kazahstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv			**Republica Kârgâzstan**
AIR BISHKEK (fosta EASTOK AVIA)	15	EAA	Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republica Kârgâzstan
HELI SKY	47	HAC	Republica Kârgâzstan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republica Kârgâzstan
S GROUP INTERNATIONAL (fosta S GROUP AVIATION)	45	IND	Republica Kârgâzstan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republica Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republica Kârgâzstan
TEZ JET	46	TEZ	Republica Kârgâzstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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 Libia, inclusiv			**Libia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mozambic, inclusiv			**Republica Mozambic**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Necunoscut	Republica Mozambic
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Necunoscut	Republica Mozambic
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Necunoscut	Republica Mozambic
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Necunoscut	Republica Mozambic
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Necunoscut	Republica Mozambic
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Necunoscut	Republica Mozambic
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Necunoscut	Republica Mozambic
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Necunoscut	Republica Mozambic

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republica Mozambic
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republica Mozambic
MAKOND, LDA	MOZ-20	Necunoscut	Republica Mozambic
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republica Mozambic
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Necunoscut	Republica Mozambic
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Necunoscut	Republica Mozambic
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Necunoscut	Republica Mozambic
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republica Mozambic
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Necunoscut	Republica Mozambic
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Necunoscut	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Necunoscut	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Necunoscut	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Necunoscut	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Necunoscut	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Principe, inclusiv			**São Tomé și Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé și Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Principe
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	54	AAJ	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republica Sudan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BADER AIRLINES	35	BDR	Republica Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republica Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republica Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republica Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republica Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republica Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republica Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republica Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republica Sudan
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 AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UNIUNII [1]

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă este (sunt) disponibil(e), numărul (numerele) de serie al(e) navei care face obiectul restricției	Statul de înmatriculare
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, cu excepția: a 6 aeronave de tip Boeing B777 și a 4 aeronave de tip Boeing B737-700.	Toată flota, cu excepția: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republica Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kazahstan	Toată flota, cu excepția: aeronavelor de tip Boeing B767, aeronavelor de tip Boeing B757, aeronavelor de tip Airbus A319/320/321	Toată flota, cu excepția: aeronavelor din flota Boeing B767, menționate în AOC, aeronavelor din flota Boeing B757, menționate în AOC, aeronavelor din flota Airbus A319/320/321, menționate în AOC.	Aruba (Regatul Țărilor de Jos)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, cu excepția: LET 410 UVP.	Toată flota, cu excepția: D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET BUSINESS SERVICE [2]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția: a 2 aeronave de tip Falcon 50 și a 2 aeronave de tip Falcon 900.	Toată flota, cu excepția: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republica Gaboneză
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția: unei aeronave de tip Challenger CL-601 și a unei aeronave de tip HS-125-800.	Toată flota, cu excepția: TR-AAG, ZS-AFG.	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
IRAN AIR [3]	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, cu excepția: a 14 aeronave de tip Airbus A300, a 8 aeronave de tip Airbus A310, a unei aeronave de tip Boeing B737.	Toată flota, cu excepția: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Republica Islamică Iran

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă este (sunt) disponibil(e), numărul (numerele) de serie al(e) navei care face obiectul restricției	Statul de înmatriculare
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, cu excepția: a 2 aeronave de tip TU- 204.	Toată flota, cu excepția: P-632, P-633.	Republica Populară Democrată Coreeană
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toată flota, cu excepția: aeronavelor de tip Boeing B737, aeronavelor de tip ATR 72/42 și a 3 aeronave de tip DHC 6-300.	Toată flota, cu excepția: aeronavelor din flota Boeing B737, menționate în AOC, a aeronavelor din flota ATR 72/42, menționate în AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republica Madagascar

([1]) Air Astana este autorizat să utilizeze numai tipurile de aeronave menționate, cu condiția ca acestea să fie înmatriculate în Aruba și ca toate modificările aduse AOC-ului să fie prezentate în timp util Comisiei și Eurocontrol.

([2]) Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.

([3]) Iran Air este autorizat să efectueze zboruri către Uniune utilizând aeronavele indicate în condițiile prevăzute în considerentul 69 din Regulamentul (UE) nr. 590/2010, JO L 170, 6.7.2010, p. 15.