II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/2215 AL COMISIEI

din 30 noiembrie 2017

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții operaționale pe teritoriul Uniunii

(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 în capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, anumite state membre și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „AESA") au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării listei respective. Au fost comunicate informații relevante și de către țările terțe și organizațiile internaționale. Pe baza acestor informații, ar trebui actualizată lista.

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

(4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea să consulte documentele furnizate de statele membre, să prezinte comentarii scrise și să susțină o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului înființat prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([3]) (denumit în continuare „Comitetul pentru siguranța aeriană").

(5) Comisia a comunicat Comitetului pentru siguranța aeriană informații actualizate cu privire la consultările comune aflate în curs de desfășurare, în contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului (CE) nr. 473/2006 al Comisiei ([4]), cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Guineea Ecuatorială,

([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. 3922/91 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).

Nepal, Nigeria, Saint Vincent și Grenadinele, Thailanda, Ucraina și Venezuela. De asemenea, Comisia a informat Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la situația siguranței aviației în Afganistan, Bolivia, India, Indonezia, Irak, Kazahstan, Libia, Moldova, Mozambic și Zambia, precum și cu privire la consultările tehnice cu Rusia.

(6) AESA a prezentat Comisiei și Comitetului pentru siguranța aeriană rezultatele analizei rapoartelor de audit efectuate de Organizația Aviației Civile Internaționale („OACI") în cadrul programului său universal de auditare a supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme*). În acest context, statele membre au fost invitate să acorde prioritate inspecțiilor la platformă în cazul transportatorilor aerieni certificați de țările terțe în care OACI a identificat probleme semnificative de siguranță sau de țările terțe în care AESA a stabilit că există deficiențe semnificative ale sistemului de supraveghere a siguranței. Pe lângă consultările realizate de Comisie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă va permite obținerea de informații suplimentare referitoare la performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați de respectivele țări terțe.

(7) De asemenea, AESA a informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la 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) Pe lângă aceasta, AESA a informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările terțe vizate de măsurile sau de activitatea de monitorizare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005. AESA a furnizat informații în legătură cu planurile și cu solicitările de continuare a asistenței și a cooperării tehnice în scopul creșterii capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile, pentru a contribui la soluționarea tuturor neconformităților cu standardele internaționale aplicabile în materie de aviație civilă. Statele membre au fost invitate să răspundă la astfel de solicitări pe bază bilaterală, în coordonare cu Comisia și cu AESA. În această privință, Comisia a reiterat utilitatea informării comunității aeronautice internaționale, 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 pentru îmbunătățirea siguranței aviației la nivel mondial.

(9) Eurocontrol a furnizat Comisiei și Comitetului pentru siguranța aeriană informații actualizate cu privire la statutul funcției de alertă a programului SAFA și statistici actuale legate de mesajele de alertă referitoare la transportatorii care fac obiectul unei interdicții.

Transportatorii aerieni din Uniune

(10) Ca urmare a analizării de către AESA a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă efectuate în ceea ce privește aeronavele transportatorilor aerieni din Uniune și în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor 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 siguranța aeriană cu privire la măsurile respective.

(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 existența unor riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță corespunzătoare.

Transportatorii aerieni din Guineea Ecuatorială

(12) La 7 iunie 2017, reprezentanții Comisiei și ai AESA s-au întâlnit cu reprezentanții Autoridad Aeronautica de Guinea Ecuatorial (denumită în continuare „AAGE"). Scopul acestei reuniuni a fost de a continua consultările de la ultima reuniune din 2013. AAGE a informat Comisia și AESA cu privire la acțiunile întreprinse pentru a îmbunătăți conformarea cu cerințele OACI referitoare la un sistem de supraveghere a siguranței și a subliniat, de asemenea, eforturile politice de realizare a unor reforme.

(13) În cadrul reuniunii din 7 iunie 2017, AAGE a recunoscut că, în trecut, transportatorii aerieni din Guineea Ecuatorială nu erau certificați în conformitate cu cerințele OACI. Din acest motiv, AAGE a revocat certificatele mai multor transportatori aerieni certificați în țară și a trecut la noul proces de certificare în cinci etape pentru restul transportatorilor aerieni. AAGE a furnizat, de asemenea, informații privind planificarea în materie de personal și recrutarea, registrul aeronavelor, programul de recertificare a transportatorilor aerieni și programul de supraveghere a siguranței.

([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).

(14) După cum s-a observat în cadrul auditului realizat de OACI în februarie 2017, AAGE a atins o rată a punerii efective în aplicare a standardelor internaționale de siguranță a aviației de 62,5 %, de la aproximativ 10 % în trecut.

(15) Între 16 și 20 octombrie 2017, o echipă a Uniunii a efectuat o vizită de evaluare la fața locului în Guineea Ecuatorială. Echipa a fost formată din experți ai Comisiei, ai AESA și ai statelor membre. În cursul vizitei respective s-a evaluat activitatea AAGE, verificată prin intermediul unor vizite la doi transportatori aerieni activi certificați în Guineea Ecuatorială. S-a constatat că structura organizatorică a AAGE, o autoritate aeronautică civilă independentă și autonomă recent creată, care și-a început activitățile de supraveghere a siguranței în 2012, este adecvată nivelului activităților aviatice din Guineea Ecuatorială. De asemenea, s-a constatat că AAGE acoperă toate domeniile aviației civile și că aceasta dispune de un buget și de resurse proprii. S-a observat însă că AAGE are nevoie de inspectori calificați corespunzător, în special în domeniul operațiunilor de zbor și inclusiv în ceea ce privește transportul aerian comercial, pentru a putea desfășura o supraveghere în materie de siguranță corectă și eficace a transportatorilor aerieni certificați în Guineea Ecuatorială.

(16) Vizita a arătat că în Guineea Ecuatorială a fost creat un sistem de reglementare cuprinzător. AAGE lucrează la actualizări ale reglementărilor pentru a ține pasul cu cele mai recente noutăți în materie de standarde internaționale de siguranță a aviației. Cu toate acestea, AAGE se bazează în mare măsură pe certificatele, licențele și autorizațiile eliberate de alte autorități și organizații, fără a realiza propriile sale verificări, deși astfel de verificări proprii sunt o parte esențială a sarcinilor de supraveghere a siguranței ale AAGE. În consecință, acest proces de verificare ar trebui inclus în procedurile AAGE și ar trebui executat în mod corespunzător.

(17) În cursul vizitei, AAGE a arătat că, actualmente, există doar doi transportatori aerieni certificați în Guineea Ecuatorială, și anume *CEIBA Intercontinental* și *Cronos Airlines*. Certificatele de operator aerian pentru transportatorii aerieni *Punto Azul* și *Tango Airways* au fost revocate.

(18) În timpul vizitei efectuate la *CEIBA Intercontinental* în cadrul vizitei Uniunii de evaluare la fața locului, s-a observat că transportatorul își desfășoară activitatea pe baza unui certificat de operator aerian vechi și că a ajuns numai în etapa a doua a noii proceduri de certificare în cinci etape a operatorilor aerieni. *CEIBA Intercontinental* trece în prezent prin numeroase schimbări, ceea ce a dus la neactualizarea și neaprobarea unor manuale esențiale de operațiuni de zbor și de întreținere, precum și a altor documente. În plus, respectivele manuale și documente nu sunt încă adaptate la operațiunile și aeronavele transportatorului aerian. Sistemul său de management al siguranței este în curs de dezvoltare, iar transportatorul aerian mai are de inclus o analiză semnificativă a riscurilor. Politicile sale în materie de siguranță sunt redactate și instituite, dar nu sunt comunicate clar și pe scară largă în cadrul organizației. Sistemul său de asigurare a calității trebuie, de asemenea, dezvoltat în continuare.

(19) Vizita la transportatorul aerian *Cronos Airlines* a demonstrat că acesta este conștient de reglementările aplicabile în Guineea Ecuatorială și că face eforturi pentru a pune în aplicare aceste standarde în domeniul aviației. Transportatorul aerian a trecut cu succes de procedura de certificare în cinci etape a operatorilor aerieni. Certificatul său de operator aerian a fost reînnoit în ianuarie 2017. Cu toate acestea, s-a observat că o serie de manuale nu erau adaptate la operațiunile sale reale și că sistemul său de asigurare a calității nu era dezvoltat în întregime. În plus, s-a constatat că sistemul de management al siguranței al *Cronos Airlines* este încă în curs de elaborare și că se află actualmente în etapa a doua din cele patru etape ale procesului de punere în aplicare a unui sistem de management al siguranței. Politicile în materie de siguranță erau redactate și instituite și erau, de asemenea, comunicate clar și pe scară largă în cadrul organizației. Transportatorul aerian s-a înscris voluntar într-un program de monitorizare a datelor de zbor pentru aeronavele sale.

(20) AAGE, *CEIBA Intercontinental* și *Cronos Airlines* au fost audiate, la 14 noiembrie 2017, de Comisie și de Comitetul pentru siguranța aeriană, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. În cursul audierii respective, reprezentantul guvernului din Guineea Ecuatorială a exprimat angajamentul ferm al guvernului de a îmbunătăți și mai mult siguranța transportului aerian în Guineea Ecuatorială pentru a asigura o mai bună conectivitate la nivel național și regional. În cursul audierii, AAGE a furnizat informații cu privire la acțiunile corective care sunt puse în aplicare în vederea soluționării observațiilor făcute în cursul vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii. Termenul de executare a respectivelor acțiuni corective este estimat de către AAGE la un an.

(21) Informațiile furnizate de *CEIBA Intercontinental* în timpul audierii cu privire la planul de acțiuni corective pentru soluționarea observațiilor realizate în cursul vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii nu au demonstrat că transportatorul aerian a efectuat o analiză a cauzelor fundamentale, indicând numai instituirea unor acțiuni corective imediate, nu și a unor măsuri preventive pe termen lung.

(22) În ceea ce privește *Cronos Airlines*, acesta a furnizat, în cursul audierii, informații cu privire la acțiunile corective întreprinse în urma observațiilor primite în cursul vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii, care au indicat că transportatorul aerian a realizat o analiză a cauzelor fundamentale, acțiuni corective imediate, precum și acțiuni menite să prevină reapariția problemelor identificate.

(23) Pe baza tuturor informațiilor disponibile, inclusiv a rezultatelor vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii și a informațiilor furnizate în cursul audierii din 14 noiembrie 2017, se consideră că, deși AAGE a realizat îmbunătățiri durabile ale sistemului de supraveghere a siguranței aviației din Guineea Ecuatorială, există în continuare deficiențe semnificative ale sistemului respectiv. Potrivit evaluării realizate, AAGE nu are deocamdată capacitatea de a-și îndeplini în întregime responsabilitățile cu privire la supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Guineea Ecuatorială. Acest lucru este demonstrat de faptul că transportatorii aerieni sunt certificați, iar supravegherea siguranței este realizată fără necesarul de inspectori calificați corespunzător, precum și de faptul că o serie de observații realizate în cursul vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii nu fuseseră identificate chiar de către AAGE în cadrul activităților sale de certificare și de supraveghere. Prin urmare, în prezent nu există suficiente dovezi care să justifice o decizie de anulare sau de modificare a interdicției de exploatare impuse tuturor transportatorilor aerieni certificați în Guineea Ecuatorială. Cu toate acestea, având în vedere că certificatele de operator aerian au fost revocate, *Punto Azul* și *Tango Airways* ar trebui retrase de pe lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare.

(24) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată în sensul eliminării transportatorilor aerieni *Punto Azul* și *Tango Airways* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatorii aerieni din Nepal

(25) La 5 martie 2017, Autoritatea Aeronautică Civilă din Nepal („CAAN") a adresat o scrisoare Comisiei, prin care a oferit informații despre starea actuală a sistemului de supraveghere a siguranței aviației din Nepal. În urma recertificării tuturor transportatorilor aerieni din Nepal în 2015, CAAN a repetat acest exercițiu în 2016 cu ajutorul OACI, pentru a valida încă o dată certificatele de operator aerian.

(26) La 13 martie 2017, Ministerul Afacerilor Externe din Nepal a prezentat delegației din Kathmandu (Nepal) a Uniunii documente suplimentare care subliniau progresele realizate și includeau un extras din raportul misiunii derulate în Nepal de echipa de acțiune combinată a OACI. În domeniile operațiuni și navigabilitate, echipa de acțiune combinată a OACI a făcut o serie de observații. Aceste observații au reluat observațiile făcute în timpul vizitelor anterioare, dar și în cursul vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii realizată în februarie 2014 și al misiunii de asistență tehnică a Uniunii din octombrie 2015. Având în vedere aceste informații, la 4 iulie 2017, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea CAAN.

(27) OACI a desfășurat o misiune coordonată de validare în Nepal între 4 și 11 iulie 2017. Pe baza rezultatelor acestei misiuni, OACI a anunțat la 27 iulie 2017 că problema semnificativă de siguranță privind certificarea transportatorilor aerieni a fost soluționată de autoritățile competente din Nepal.

(28) La 3 august 2017, CAAN a furnizat informațiile solicitate de Comisie. Autoritatea nepaleză a furnizat, printre altele, informații cu privire la titularii de certificate de operator aerian, la rezultatele activităților de supraveghere a siguranței, la aeronavele înmatriculate în Nepal, la accidentele și incidentele grave, la măsurile de punere în aplicare, la organizare și reglementări. precum și la activitățile de asistență tehnică din Nepal. CAAN nu a furnizat însă nicio informație despre întreprinderea unor acțiuni în urma recomandărilor din rapoartele de investigare a accidentelor publicate.

(29) La 7 noiembrie 2017, CAAN a furnizat raportul final al misiunii de validare coordonată a OACI, derulată între 4 și 11 iulie 2017, care indică o rată mai mare de punere în aplicare efectivă a standardelor internaționale de siguranță a aviației, și anume de 66 %. Cu toate acestea, raportul arată și că sunt necesare îmbunătățiri suplimentare în ceea ce privește disponibilitatea unui personal tehnic calificat și soluționarea problemelor de siguranță. OACI nu a examinat domeniul acordării de licențe pentru echipajul de zbor, întrucât acest domeniu a fost identificat drept problematic în urma vizitei de evaluare la fața locului efectuată de Uniune în februarie 2014.

(30) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, se pare că, deși CAAN a realizat un oarecare progres în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță a aviației, sistemul de supraveghere a siguranței aviației din Nepal este încă insuficient, fapt demonstrat și de lipsa luării unor măsuri concrete ca urmare a accidentelor, inclusiv a accidentelor fatale care au avut loc în ultimii ani, în vederea prevenirii repetării acestora.

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

Transportatorii aerieni din Nigeria

(32) Comisia, cu sprijinul AESA, continuă să monitorizeze îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Nigeria. În scrisorile sale din 15 mai și 20 iunie 2017, Comisia a subliniat nevoia ca Autoritatea Aeronautică Civilă din Nigeria (denumită în continuare „NCAA") să urmărească îndeaproape toate cererile depuse de transportatorii aerieni certificați în Nigeria pentru obținerea de autorizații de operator dintr-o țară terță („TCO") eliberate de AESA.

(33) Prin scrisoarea din 30 mai 2017, NCAA a informat Comisia cu privire la intenția sa de a efectua un audit cuprinzător al operațiunilor transportatorului aerian *Med-View Airline*, înregistrat în Nigeria, precum și cu privire la acțiunile adoptate de NCAA cu privire la alți transportatori aerieni din Nigeria.

(34) Prin scrisoarea din 10 octombrie 2017, Comisia a subliniat că aceste activități sunt insuficiente având în vedere cerințele aplicabile și creșterea preconizată a activităților aviatice din Nigeria. Comisia a informat NCAA că au fost deschise consultări, în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

(35) La 30 octombrie 2017, reprezentanții Comisiei și ai AESA s-au întâlnit cu reprezentanții experimentați ai NCAA în cadrul unei reuniuni tehnice consultative. Scopul respectivei reuniuni a fost ca NCAA să explice măsurile corective și preventive pe care le-a luat în privința *Med-View Airline* și a celorlalți transportatori aerieni certificați în Nigeria. Prezentarea NCAA din cadrul reuniunii a fost susținută de dovezi care au arătat o anumită îmbunătățire a supravegherii siguranței în cazul transportatorilor aerieni de care sunt responsabile autoritățile nigeriene în temeiul reglementărilor internaționale aplicabile.

(36) În cursul reuniunii, NCAA a informat Comisia și AESA cu privire la acțiunile întreprinse pentru a îmbunătăți nivelul de conformare cu cerințele OACI referitoare la un sistem de supraveghere a siguranței. NCAA a prezentat totodată informații despre auditul efectuat la *Med-View Airline* și la alți transportatori aerieni înregistrați în Nigeria, și anume *Arik Air, Air Peace* și *Kabo Air,* precum și despre numărul de angajați ai NCAA, despre pregătirea și calificarea inspectorilor săi și despre programul său de supraveghere a siguranței. NCAA a instituit și pune în aplicare un program de supraveghere a operațiunilor de zbor și a navigabilității pentru a asigura conformitatea continuă cu reglementările. Nigeria se află în plin proces de punere în aplicare a programului său național de siguranță și intenționează să finalizeze acest proces până la sfârșitul anului 2018.

(37) Informațiile disponibile în prezent, inclusiv cele prezentate de NCAA la reuniunea din 30 octombrie 2017, indică faptul că sistemul de supraveghere a siguranței din Nigeria este în curs de îmbunătățire. Astfel de progrese au, în mod vădit, o importanță majoră. Acest lucru este valabil în special în ceea ce privește cunoașterea de către NCAA a activităților planificate ale transportatorilor aerieni aflați sub supravegherea sa, precum și în ceea ce privește punerea în aplicare efectivă a programului său de supraveghere a siguranței, inclusiv a managementului constatărilor. La 1 noiembrie 2017, Comisia a solicitat informații suplimentare în acest sens. În plus, Comisia a invitat NCAA să descurajeze operatorii aerieni nigerieni să mai solicite AESA eliberarea unei autorizații de TCO până când NCAA nu are certitudinea absolută că acești operatori respectă standardele internaționale de siguranță a aviației aplicabile.

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

(39) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică existența unor riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță a aviației, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Rusia

(40) Comisia, AESA și autoritățile competente ale statelor membre continuă să monitorizeze îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Rusia care efectuează zboruri pe teritoriul Uniunii, inclusiv prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul anumitor transportatori aerieni din Federația Rusă, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(41) La 20 octombrie 2017, reprezentanții Comisiei și ai AESA s-au întâlnit cu reprezentanții Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse (denumită în continuare „FATA"). Scopul reuniunii a fost reexaminarea performanței în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Rusia pe baza rapoartelor de inspecție la platformă din perioada cuprinsă între 6 octombrie 2016 și 5 octombrie 2017, precum și identificarea cazurilor în care activitățile de supraveghere derulate de FATA ar putea fi consolidate.

(42) În cursul respectivei reuniuni, Comisia a supus unei examinări mai detaliate rezultatele inspecțiilor la platformă la care au fost supuși, în cadrul programului SAFA, patru transportatori aerieni certificați în Rusia. Deși nu au fost identificate probleme de siguranță, FATA a informat Comisia cu privire la activitățile sale de supraveghere a siguranței în privința transportatorilor aerieni respectivi.

(43) Ținând cont de informațiile disponibile în prezent, inclusiv de cele furnizate de FATA la reuniunea tehnică consultativă din 20 octombrie 2017, se consideră că FATA nu manifestă o lipsă de competență sau de disponibilitate de a remedia deficiențele legate de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Rusia. Din aceste motive, Comisia a ajuns la concluzia că nu este necesară o audiere, în fața Comisiei și a Comitetului pentru siguranța aeriană, a autorităților aeronautice ruse sau a transportatorilor aerieni certificați în Rusia.

(44) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în acest moment, nu există motive de modificare a listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Rusia.

(45) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă de către transportatorii aerieni din Rusia a standardelor internaționale de siguranță a aviației, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(46) În cazul în care respectivele inspecții indică existența unui risc iminent la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor de siguranță relevante, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri împotriva transportatorilor aerieni din Rusia în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Saint Vincent și Grenadinele

(47) La data de 2 februarie 2017, transportatorul aerian *Mustique Airways*, certificat în Saint Vincent și Grenadinele, a depus la AESA o nouă cerere de eliberare a unei autorizații de TCO. Această nouă cerere a fost depusă după ce AESA a refuzat, din motive de siguranță, o cerere anterioară de eliberare a unei autorizații de TCO. AESA a evaluat această nouă cerere în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 452/2014 ([1]).

(48) Planurile de acțiuni corective menite să răspundă constatărilor AESA legate de cererea de eliberare a unei autorizații de TCO depusă de *Mustique Airways* nu au fost considerate admisibile de către AESA, care a decis să continue evaluarea cererii până la închiderea tuturor constatărilor. La 11 septembrie 2017, AESA a informat Comisia că a fost închisă ultima dintre constatările menționate și că, în consecință, AESA ar fi în măsură să elibereze autorizația dacă transportatorul aerian ar fi retras de pe lista pentru siguranța aeriană.

(49) Având în vedere aceste informații, Comisia a invitat *Mustique Airways* la o audiere pentru ca transportatorul aerian să prezinte acțiunile corective puse în aplicare și să ofere informații cu privire la măsurile pe care le-a luat pentru a preveni reapariția deficiențelor în materie de siguranță identificate de AESA în cursul procedurii de evaluare pentru acordarea autorizației de TCO. La 14 noiembrie 2017, *Mustique Airways* a prezentat Comisiei și Comitetului pentru siguranță aeriană acțiunile corective în cauză. Este vorba despre schimbări semnificative în organizarea și implementarea unui sistem de management al siguranței, susținute de un nou instrument online și de o nouă politică în materie de siguranță, pentru ca *Mustique Airways* să poată trata cauzele fundamentale ale deficiențelor și să poată preveni reapariția lor.

([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 (JO L 133, 6.5.2014, p. 12).

(50) În timpul audierii, *Mustique Airways* a furnizat, de asemenea, informații cu privire la o serie de măsuri pe care le-a întreprins pentru a institui o cultură a siguranței aviației în cadrul organizației sale. Printre aceste măsuri se numără reuniuni periodice pe tema siguranței, atât la nivelul conducerii, cât și în rândul personalului, pentru ca *Mustique Airways* să sporească nivelul de cunoaștere a problemelor de siguranță al personalului său și să îmbunătățească nivelul raportării evenimentelor în materie de siguranță.

(51) Pe baza tuturor informațiilor disponibile în prezent, inclusiv a evaluării efectuate de AESA și a informațiilor furnizate în cursul audierii, ar trebui să se concluzioneze că *Mustique Airways* a soluționat deficiențele în materie de siguranță identificate și că *Mustique Airways* are capacitatea de a aborda deficiențele în materie de siguranță care ar putea să apară.

(52) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată în sensul eliminării transportatorului aerian *Mustique Airways* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(53) 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 Saint Vincent și Grenadinele în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(54) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică existența unor riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță a aviației, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Thailanda

(55) Între 20 și 27 septembrie 2017, OACI a desfășurat o misiune de validare coordonată a OACI în Thailanda pentru a revizui întrebările de protocol care au stat la baza problemei semnificative de siguranță din Thailanda. Acțiunile corective întreprinse de Autoritatea Aeronautică Civilă din Thailanda (denumită în continuare „CAAT") s-au dovedit a fi suficiente pentru a remedia problema semnificativă de siguranță, iar rata de punere efectivă în aplicare a standardelor internaționale de siguranță a aviației a sporit până la aproximativ 41 %. Cu toate acestea, sunt în curs de desfășurare activități suplimentare menite să sporească rata de punere efectivă în aplicare, iar CAAT așteaptă o misiune de validare coordonată a OACI în 2018, care va acoperi toate domeniile unui sistem de supraveghere a siguranței aviației civile.

(56) CAAT a fost invitată la o audiere la 13 noiembrie 2017, pentru a oferi informații actualizate Comisiei și Comitetului pentru siguranța aeriană cu privire la acțiunile corective întreprinse pentru a îmbunătăți situația siguranței aviației în Thailanda.

(57) În cursul audierii, CAAT a furnizat informații cu privire la mărimea și activitățile sectorului aviației civile din Thailanda și a prezentat rezultatele misiunii de validare coordonată a OACI, inclusiv faptul că problema semnificativă de siguranță a fost soluționată. CAAT a prezentat totodată un raport privind progresele înregistrate în aplicarea planului privind durabilitatea, care include pregătirea unui plan strategic pentru viitorul apropiat, actualizarea legislației și a reglementărilor, organizarea și personalul autorității, finanțarea activităților autorității și sistemele informatice pe care CAAT le va folosi în sprijinul activităților sale. CAAT a prezentat și informații referitoare la activitățile sale de supraveghere a transportatorilor aerieni certificați în Thailanda. Comisia a încurajat CAAT să își continue activitatea în vederea asigurării durabilității îmbunătățirilor în materie de siguranță a aviației în Thailanda.

(58) Din informațiile disponibile reiese că sistemul de supraveghere a siguranței aviației în Thailanda s-a îmbunătățit. În mod concret, CAAT a furnizat dovezi care atestă faptul că s-au realizat progrese în ultimul an. Informațiile disponibile în prezent în privința transportatorilor aerieni certificați în Thailanda nu justifică o decizie de impunere a unei interdicții de exploatare sau a anumitor restricții operaționale în cazul respectivilor transportatori aerieni.

(59) Pentru a monitoriza îndeaproape această situație, consultările cu autoritățile thailandeze urmează să continue, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

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

(61) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul transportatorilor aerieni certificați în Thailanda, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(62) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică existența unor riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță a aviației, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Ucraina

(63) La data de 19 aprilie 2017, transportatorul aerian *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"*, certificat în Ucraina, a depus la AESA o cerere pentru eliberarea unei noi autorizații de TCO. După ce a respins, din considerente de siguranță, prima sa cerere de eliberare a unei autorizații de TCO, AESA a evaluat această nouă cerere în conformitate cu cerințele din Regulamentul (UE) nr. 452/2014.

(64) În acest context, între 28 și 29 iunie 2017, AESA a efectuat un audit la fața locului la sediile *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"*. Deși auditul a permis închiderea tuturor constatărilor identificate în timpul evaluării primei cereri, s-au făcut cinci noi constatări, în special legate de navigabilitate. Ulterior, *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* a prezentat AESA un plan de acțiuni corective ca răspuns la aceste constatări. Pe baza planului de acțiuni corective, toate constatările au fost închise la 4 octombrie 2017 într-un mod considerat în întregime corespunzător de AESA. AESA a înștiințat Comisia în această privință și i-a comunicat că, în consecință, AESA ar fi în măsură să elibereze autorizația dacă transportatorul aerian ar urma să fie eliminat de pe lista pentru siguranța aeriană.

(65) Pe baza acestor considerente, *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* a fost invitată la o audiere de către Comisie și de către Comitetul pentru siguranța aeriană, care a avut loc la 13 noiembrie 2017. În cadrul audierii, transportatorul aerian a furnizat informații detaliate cu privire la aplicarea planului de acțiuni corective elaborat pentru a răspunde constatărilor auditului la fața locului al AESA din iunie 2017. Transportatorul aerian a arătat deopotrivă că au fost realizate schimbări majore la nivel organizațional și procedural în vederea consolidării capacității sale de a respecta standardele internaționale de siguranță a aviației. În vederea asigurării durabilității acestor măsuri și pentru a permite un control eficace al activităților sale, *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* și-a restructurat, de asemenea, sistemul de control al calității interne.

(66) Pe baza tuturor informațiilor disponibile în prezent, inclusiv a evaluării efectuate de AESA și a informațiilor furnizate în cursul audierii, ar trebui să se concluzioneze că *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* a soluționat deficiențele în materie de siguranță identificate și că *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* are capacitatea de a aborda deficiențele în materie de siguranță care ar putea să apară.

(67) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată în sensul eliminării transportatorului aerian *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(68) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul transportatorilor aerieni certificați în Ucraina, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(69) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică existența unor riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță a aviației, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Venezuela

(70) La data de 6 martie 2017, transportatorul aerian *Avior Airlines*, certificat în Venezuela, a depus la AESA o cerere de autorizație de TCO. AESA a evaluat cererea respectivă în conformitate cu cerințele din Regulamentul (UE) nr. 452/2014.

(71) În activitatea sa de evaluare a siguranței pentru acordarea autorizației de TCO derulată în privința *Avior Airlines*, AESA a ridicat problema nedemonstrării, de către *Avior Airlines*, a conformității cu cerințele aplicabile. Prin urmare, AESA a concluzionat că nu este necesară continuarea evaluării deoarece nu duce la eliberarea unei autorizații de TCO pentru *Avior Airlines* și că transportatorul aerian nu îndeplinește cerințele aplicabile din Regulamentul (UE) nr. 452/2014. Drept consecință, la 4 octombrie 2017, AESA a respins cererea de autorizație de TCO din considerente de siguranță.

(72) La 10 octombrie 2017, Comisia a solicitat Autorității Aeronautice Civile din Venezuela („INAC") informații referitoare la măsurile pe care le-a luat în urma respingerii de către AESA a cererii de autorizație de TCO a *Avior Airlines*. Scrisoarea prin care s-a făcut această solicitare a deschis consultările oficiale cu autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni certificați în Venezuela, în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006. Întrucât problemele de siguranță care au reieșit din evaluarea siguranței efectuată de AESA în cazul *Avior Airlines* în cadrul procedurii de acordare a autorizației de TCO nu fuseseră remediate, atât INAC, cât și *Avior Airlines* li s-a oferit posibilitatea de a fi audiate de Comisie și de Comitetul pentru siguranța aeriană în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

(73) La 13 noiembrie 2017, INAC a furnizat Comisiei informații privind activitățile de supraveghere efectuate în ceea ce privește transportatorii aerieni certificați în Venezuela în ultimii ani, precum și o descriere a supravegherii desfășurate în cazul transportatorului aerian *Avior Airlines*.

(74) În cursul audierii din 14 noiembrie 2017, INAC a furnizat Comisiei și Comitetului pentru siguranța aeriană informații cu privire la structura, funcțiile, competențele și resursele sale, numărul de incidente și de accidente aviatice, punerea efectivă în aplicare a standardelor internaționale de siguranță a aviației, statutul său în cadrul programului FAA de evaluare a siguranței aviației internaționale, numărul și tipul de organizații aflate sub supravegherea sa. Transportatorul aerian a explicat totodată procesul său de supraveghere și a prezentat rezultatele activităților sale de supraveghere a siguranței desfășurate în cazul *Avior Airlines* în ultimii ani. INAC a indicat că a sporit numărul inspecțiilor la *Avior Airlines*, deoarece acest transportator aerian și-a mărit flota. În urma intensificării inspecțiilor a fost identificat un număr mare de probleme de siguranță la *Avior Airlines*, în special în domeniul pregătirii personalului, al managementului schimbărilor și al sistemului de control al documentelor.

(75) INAC a indicat că nu a avut cunoștință de constatările referitoare la transportatorii aerieni certificați în Venezuela formulate în timpul inspecțiilor la sol efectuate de statele membre și și-a exprimat intenția de intra în dialog cu AESA pentru ca INAC să dea curs în mod corespunzător respectivelor constatări.

(76) Informațiile furnizate arată că INAC ar trebui să își dezvolte în continuare capacitatea de inspecție în ceea ce privește transportatorii aerieni de care este responsabilă.

(77) În cursul audierii, *Avior Airlines* a informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la măsurile corective întreprinse pentru a soluționa problemele grave identificate de AESA în cadrul evaluării siguranței pentru acordarea autorizației de TCO, precum navigabilitatea și controlul întreținerii, punerea în aplicare și monitorizarea directivelor de navigabilitate și a sistemului de management al siguranței și al calității. Cu toate acestea, *Avior Airlines* a arătat în mod vădit că nu conștientizează și nu înțelege gravitatea problemelor de siguranță asupra cărora a atras atenția AESA și a celor identificate de statele membre în cadrul inspecțiilor la platformă. În plus, măsurile întreprinse de *Avior Airlines* arată lipsa unei analize corespunzătoare a cauzelor fundamentale și a unor planuri adecvate de acțiuni corective pentru a preveni reapariția acelorași neconformități sau a unor neconformități similare care au generat problemele indicate.

(78) Informațiile disponibile în prezent, obținute pe baza evaluării siguranței efectuate de AESA în cadrul procedurii de acordare a autorizației de TCO, pe baza inspecțiilor la platformă efectuate de statele membre și din informațiile prezentate de INAC și de *Avior Airlines*, arată că există dovezi clare ale unor deficiențe grave în materie de siguranță din partea *Avior Airlines*. Aceste informații arată deopotrivă că transportatorul aerian *Avior Airlines* nu este capabil să abordeze aceste deficiențe în materie de siguranță, fapt demonstrat, printre altele, de planul de acțiuni corective neadecvat și insuficient pe care l-a prezentat ca răspuns la constatările AESA și de lipsa unui răspuns corespunzător la constatările formulate în cadrul inspecțiilor la platformă efectuate de statele membre.

(79) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată în sensul includerii transportatorului aerian *Avior Airlines* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(80) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul transportatorilor aerieni certificați în Venezuela, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(81) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică existența unor riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță a aviației, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

(82) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ar trebui modificat în consecință.

(83) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranța aeriană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. Anexa A se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa I la prezentul regulament;

2. Anexa B se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa II la prezentul regulament.

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 30 noiembrie 2017.

Pentru Comisie,
Pentru Președinte,
Violeta BULC
Membră a Comisiei

ANEXA I

„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 (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Republica Islamică Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv			**Republica Islamică Afganistan**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Republica Islamică Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	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

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
DIEXIM	007	Necunoscut	Republica Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv			**Republica Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	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 (R.D. Congo), inclusiv			**Republica Democratică Congo (R.D. Congo)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. 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 (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Necunoscut	Republica Democrată Congo (R.D. Congo)
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

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 (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv			**Eritreea**
ERITREAN AIRLINES	Nr. AOC 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	Nr. AOC 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția *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 *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air* și *Batik Air*, inclusiv			**Republica Indonezia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Necunoscut	Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
AMA	135-054	Necunoscut	Republica Indonezia
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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 (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	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
HEVILIFT AVIATION	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republica Indonezia
INDO STAR AVIATION	135-057	Necunoscut	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 AVIATION	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KOMALA INDONESIA	135-051	Necunoscut	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republica Indonezia
MARTA BUANA ABADI	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
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Necunoscut	Republica Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republica Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	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 (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
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
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Necunoscut	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Necunoscut	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Necunoscut	Republica Indonezia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
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

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 (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republica Kârgâzstan
TEZ JET	46	TEZ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			**Liberia**
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din 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 Nepal, inclusiv			**Republica Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Necunoscut	Republica Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Necunoscut	Republica Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republica Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Republica Nepal
GOMA AIR	064/2010	Necunoscut	Republica Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Necunoscut	Republica Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Republica Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Necunoscut	Republica Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Republica 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 (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Necunoscut	Republica Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republica Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Necunoscut	Republica Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republica Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Republica Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republica Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Republica Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Republica Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republica 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 SD	54	AAJ	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 (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
BADR AIRLINES	35	BDR	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republica Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republica Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republica Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republica Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republica Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republica Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republica Sudan”

ANEXA II

„*ANEXA B*

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII OPERAȚIONALE 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 de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie ale aeronavelor restricționate	Statul de înmatriculare
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, cu excepția aeronavelor de tip Boeing B737-700, a aeronavelor de tip Boeing B777-200, a aeronavelor de tip Boeing B777-300 și a aeronavelor de tip Boeing B777-300ER.	Toată flota, cu excepția aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B737-700, astfel cum se menționează în AOC; aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B777-200, astfel cum se menționează în AOC; aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B777-300, astfel cum se menționează în AOC, și a aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B777-300ER, astfel cum se menționează în AOC.	Republica Angola
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 [1]	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția a două aeronave de tip Falcon 50 și a două 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	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toate aeronavele de tip Fokker F100 și de tip Boeing B747	Aeronavele de tip Fokker F100, astfel cum se menționează în AOC; aeronavele de tip Boeing B747, astfel cum se menționează în AOC	Republica Islamică Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, cu excepția a două aeronave de tip TU- 204.	Toată flota, cu excepția P-632, P-633.	Republica Populară Democrată Coreeană

[1] Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele specifice menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune."

[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 relevante.