



Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ Decizia 2014/198/PESC a Consiliului din 10 martie 2014 privind semnarea și încheierea Acordului dintre Uniunea Europeană și Republica Unită Tanzania privind condițiile pentru transferul persoanelor suspectate de piraterie și al bunurilor confiscate asociate de la forțele navale aflate sub comanda Uniunii Europene către Republica Unită Tanzania 1
- Acord între Uniunea Europeană și Republica Unită Tanzania privind condițiile pentru transferul persoanelor suspectate de piraterie și al bunurilor confiscate asociate de la forțele navale aflate sub comanda Uniunii Europene către Republica Unită Tanzania 3

REGULAMENTE

- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 365/2014 al Comisiei din 7 aprilie 2014 de modificare a anexei I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun 9
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 366/2014 al Comisiei din 7 aprilie 2014 de modificare a anexei I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun 11
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 367/2014 al Comisiei din 10 aprilie 2014 de stabilire a soldului net disponibil pentru cheltuielile FEAGA 13
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 368/2014 al Comisiei din 10 aprilie 2014 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 ⁽¹⁾ 16
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 369/2014 al Comisiei din 10 aprilie 2014 de modificare pentru a 212-a oară a Regulamentului (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități care au legătură cu rețeaua Al-Qaida 52

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

DECIZII

2014/199/UE:

- ★ **Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 9 aprilie 2014 de modificare a anexelor la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE în ceea ce privește cerințele în materie de sănătate animală legate de boala limbii albastre și boala hemoragică epizootică [notificată cu numărul C(2014) 2256]⁽¹⁾** 56

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

II

(Acte fără caracter legislativ)

ACORDURI INTERNAȚIONALE

DECIZIA 2014/198/PESC A CONSILIULUI

din 10 martie 2014

privind semnarea și încheierea Acordului dintre Uniunea Europeană și Republica Unită Tanzania privind condițiile pentru transferul persoanelor suspectate de piraterie și al bunurilor confiscate asociate de la forțele navale aflate sub comanda Uniunii Europene către Republica Unită Tanzania

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 37, coroborat cu articolul 218 alineatele (5) și (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere propunerea Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate,

întrucât:

- (1) La 2 iunie 2008, Consiliul de Securitate al Organizației Națiunilor Unite (CSONU) a adoptat Rezoluția 1816 (2008) solicitând tuturor statelor să coopereze în vederea determinării jurisdicției, precum și a cercetării și urmăririi penale a persoanelor cărora le revine răspunderea pentru săvârșirea unor acte de piraterie și de jaf armat în largul coastelor Somaliei. Dispozițiile respective au fost reafirmate în rezoluțiile ulterioare ale CSONU.
- (2) La 10 noiembrie 2008, Consiliul a adoptat Acțiunea comună 2008/851/PESC care instituie o operație militară a Uniunii Europene în vederea unei contribuții la descurajarea, prevenirea și reprimarea actelor de piraterie și de jaf armat din largul coastelor Somaliei ⁽¹⁾ (denumită în continuare „operația «Atalanta»”).
- (3) Acțiunea comună 2008/851/PESC dispune că persoanele suspectate de tentativa de a săvârși sau de a fi săvârșit acte de piraterie sau jaf armat în apele teritoriale ale Somaliei, arestate și reținute în vederea urmăririi penale, precum și bunurile care au servit la săvârșirea unor astfel de acte de piraterie sau jaf armat pot fi transferate unui stat terț care dorește să își exercite jurisdicția asupra persoanelor sau bunurilor menționate, dacă au fost convenite cu respectivul stat terț condițiile pentru transfer în conformitate cu dreptul internațional relevant, în special cu dreptul internațional al drepturilor omului, în vederea garantării în special a faptului că nicio persoană nu va fi supusă pedepsei cu moartea, torturii sau oricărui alt tratament inuman, degradant sau care denotă cruzime.
- (4) Ca urmare a adoptării de către Consiliu, la 22 martie 2010, a unei decizii privind autorizarea inițierii negocierilor, Înalțul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate a negociat, în conformitate cu articolul 37 din Tratatul privind Uniunea Europeană, un acord între Uniunea Europeană și Republica Unită Tanzania privind condițiile pentru transferul persoanelor suspectate de piraterie și al bunurilor confiscate asociate de la forțele navale aflate sub comanda Uniunii Europene către Republica Unită Tanzania (denumit în continuare „acordul”).
- (5) Acordul ar trebui să fie aprobat,

⁽¹⁾ Acțiunea comună 2008/851/PESC a Consiliului din 10 noiembrie 2008 privind operația militară a Uniunii Europene în vederea unei contribuții la descurajarea, prevenirea și reprimarea actelor de piraterie și de jaf armat din largul coastelor Somaliei (JO L 301, 12.11.2008, p. 33).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Se aprobă, în numele Uniunii, Acordul dintre Uniunea Europeană și Republica Unită Tanzania privind condițiile pentru transferul persoanelor suspectate de piraterie și al bunurilor confiscate asociate de la forțele navale aflate sub comanda Uniunii Europene către Republica Unită Tanzania (denumit în continuare „acordul”).

Textul acordului se atașează la prezenta decizie.

Articolul 2

Președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana împuternicită (persoanele împuternicite) să semneze acordul prin care Uniunea își asumă obligații.

Articolul 3

Președintele Consiliului efectuează, în numele Uniunii, notificarea prevăzută la articolul 11 alineatul (1) din acord ⁽¹⁾.

Articolul 4

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 10 martie 2014.

Pentru Consiliu
Președintele
I. VROUTSIS

⁽¹⁾ Data intrării în vigoare a acordului se va publica în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* de către Secretariatul General al Consiliului.

TRADUCERE

ACORD**între Uniunea Europeană și Republica Unită Tanzania privind condițiile pentru transferul persoanelor suspectate de piraterie și al bunurilor confiscate asociate de la forțele navale aflate sub comanda Uniunii Europene către Republica Unită Tanzania**

UNIUNEA EUROPEANĂ (UE),

pe de o parte, și

REPUBLICA UNITĂ TANZANIA, denumită în continuare „Tanzania”,

pe de altă parte,

împreună denumite în continuare „părțile”,

LUÂND ÎN CONSIDERARE:

- Rezoluțiile (RCSONU) 1814 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) ale Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite (ONU), precum și RCSONU ulterioare,
- Convenția ONU privind dreptul mării din 1982 (UNCLOS), în special articolele 100-107 și articolul 110,
- Acțiunea comună 2008/851/PESC a Consiliului UE din 10 noiembrie 2008 privind operația militară a Uniunii Europene în vederea unei contribuții la descurajarea, prevenirea și reprimarea actelor de piraterie și de jaf armat din largul coastelor Somaliei ⁽¹⁾ (operația EUNAVFOR Atalanta), astfel cum a fost modificată ulterior,
- Dreptul internațional al drepturilor omului, inclusiv Pactul internațional privind drepturile civile și politice din 1966 și Convenția împotriva torturii și a altor tratamente sau pedepse crude, inumane sau degradante din 1984,
- faptul că prezentul acord nu va afecta drepturile și obligațiile părților care decurg din acorduri internaționale și alte instrumente de instituire de curți și tribunale internaționale, inclusiv statutul Curții Penale Internaționale,

LUÂND, DE ASEMENEA, ÎN CONSIDERARE:

- inițiativele regionale în vederea combaterii pirateriei, precum inițiativele sub auspiciile Uniunii Africane (UA), ale Comunității Africii de Est (CAE), ale Comunității de Dezvoltare a Africii Australe (SADC), inițiativele în conformitate cu Codul de conduită de la Djibuti și Strategia privind securitatea maritimă regională și combaterea pirateriei adoptate în Mauritius în 2010,

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

*Articolul 1***Obiectivul**

Prezentul acord definește condițiile și modalitățile pentru transferul de la EUNAVFOR către Tanzania al persoanelor suspectate de intenția de a săvârși, de săvârșirea sau de a fi săvârșit acte de piraterie și reținute de EUNAVFOR și al bunurilor confiscate asociate acestora de EUNAVFOR, precum și pentru tratamentul acestora după un astfel de transfer.

⁽¹⁾ JO L 301, 12.11.2008, p. 33.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului acord:

- (a) „forțele navale aflate sub comanda Uniunii Europene (EUNAVFOR)” înseamnă cartierul general militar al UE și contingentele naționale care contribuie la operația „Atalanta” a UE, navele, aeronavele și bunurile acestora;
- (b) „operație” înseamnă pregătirea, stabilirea, executarea și susținerea misiunii militare instituite de Acțiunea comună 2008/851/PESC a Consiliului UE și/sau instrumentele ce îi vor succeda;
- (c) „contingente naționale” înseamnă unitățile și navele care aparțin statelor membre ale Uniunii Europene și altor state participante la acțiune;
- (d) „stat participant” înseamnă statul care pune la dispoziția EUNAVFOR un contingent național.
- (e) „piraterie” înseamnă pirateria astfel cum este definită în articolul 101 din UNCLOS;
- (f) „persoană transferată” înseamnă orice persoană suspectată de intenția de a săvârși, de săvârșirea sau de a fi săvârșit acte de piraterie și transferată de EUNAVFOR către Tanzania în temeiul prezentului acord.

Articolul 3

Principii generale

- (1) Tanzania poate accepta, la cererea EUNAVFOR, transferul de către EUNAVFOR al persoanelor reținute de EUNAVFOR în legătură cu pirateria și al bunurilor confiscate asociate acestora și poate încredința aceste persoane și bunuri autorităților competente în scopul cercetării și urmăririi penale. Tanzania își va da acordul privind acceptarea unei predări propuse în funcție de fiecare caz în parte, luând în considerare toate circumstanțele relevante, inclusiv localizarea incidentului.
- (2) EUNAVFOR transferă persoane exclusiv către autoritățile competente de aplicare a legii din Tanzania.
- (3) Părțile tratează persoanele transferate menționate la articolul 1, atât înainte, cât și după transfer, în mod uman și în conformitate cu obligațiile în temeiul dreptului internațional al drepturilor omului, inclusiv interzicerea torturii și a tratamentelor sau pedepselor inumane, degradante sau care denotă cruzime, interzicerea reținerii ilegale și în conformitate cu cerințele desfășurării unui proces echitabil.
- (4) Transferul nu are loc înainte ca autoritățile competente de aplicare a legii din Tanzania să hotărască, în conformitate cu procedurile interne tanzaniene, pe baza probelor transmise de EUNAVFOR prin intermediul canalelor de comunicare relevante, că există perspective rezonabile de a asigura condamnarea persoanelor reținute de EUNAVFOR.

Articolul 4

Tratamentul, urmărirea penală și judecarea persoanelor transferate

- (1) Orice persoană transferată este tratată în mod uman și nu este supusă torturii sau unui tratament sau unei pedepse inumane, degradante sau care denotă cruzime, beneficiază de condiții rezonabile de cazare și hrană precum și de acces la tratament medical și are libertatea de a practica cultul religios.
- (2) Persoanele transferate sunt aduse cu celeritate în fața judecătorului sau a unui alt funcționar autorizat prin lege să exercite puterea judecătorească, care se pronunță fără întârziere asupra legalității reținerii lor și ordonă eliberarea acestora în cazul în care reținerea nu se justifică.
- (3) Persoanele transferate au dreptul să fie judecate într-un termen rezonabil sau să fie eliberate.

- (4) În stabilirea oricărei acuzații penale împotriva acestora, persoanele transferate au dreptul la un proces echitabil și public în fața unei instanțe competente, independente și imparțiale instituite prin lege.
- (5) Persoanele transferate acuzate de săvârșirea unei infracțiuni sunt prezumate nevinovate până în momentul când li se stabilește vinovăția, în conformitate cu legea.
- (6) În stabilirea oricărei acuzații penale împotriva acestora, persoanele transferate au dreptul la următoarele garanții minime, în deplină egalitate:
- (a) să fie informată cu promptitudine și în detaliu într-o limbă pe care o înțeleg cu privire la caracterul și cauza acuzațiilor care le sunt aduse;
 - (b) să aibă suficient timp și mijloace pentru pregătirea apărării și pentru a comunica cu avocatul pe care l-au ales;
 - (c) să fie judecate fără întârzieri inutile;
 - (d) să fie judecate în prezența lor și să se apere singure sau prin asistența juridică pe care o aleg; să fie informate, dacă nu au asistență juridică, de acest drept; și să li se acorde din oficiu asistență juridică, în cazul în care interesele justiției o cer, în mod gratuit, în orice cauză, în cazul în care nu dispun de mijloace suficiente pentru a o plăti;
 - (e) să examineze sau să obțină examinarea tuturor probelor împotriva lor, inclusiv declarațiile în scris depuse de martori sub jurământ care au dus la arestare și să obțină participarea și audierea martorilor apărării în aceleași condiții ca și martorii acuzării;
 - (f) să fie asistate în mod gratuit de un interpret, dacă nu înțeleg sau nu vorbesc limba folosită de instanță;
 - (g) să nu fie obligate să depună mărturie împotriva lor sau să își recunoască vinovăția.
- (7) Persoanele transferate condamnate pentru o infracțiune pot ataca hotărârea de condamnare la o instanță superioară în conformitate cu legislația Tanzaniei.
- (8) După consultarea cu UE, Tanzania poate să transfere astfel de persoane condamnate și care execută pedeapsa în Tanzania către un stat terț care respectă standardele privind drepturile omului, pentru executarea în acel stat a pedepselor lor. În cazul unor preocupări serioase cu privire la situația drepturilor omului în acel stat terț, niciun transfer nu va avea loc înainte de găsirea unei soluții satisfăcătoare în urma unor consultări între părți care să abordeze preocupările exprimate.

Articolul 5

Sanctiune

Nicio persoană transferată nu va fi judecată pentru o infracțiune pentru care pedeapsa maximă este mai severă decât detenția pe viață.

Articolul 6

Dosare și notificări

- (1) Orice transfer face obiectul unui document corespunzător semnat de un reprezentant al EUNAVFOR și de un reprezentant al autorităților competente de aplicare a legii din Tanzania.
- (2) EUNAVFOR furnizează Tanzaniei dosarele de reținere referitoare la persoanele transferate. Aceste dosare includ condiția fizică a persoanelor transferate în cursul reținerii, momentul transferului către Tanzania, motivul reținerii, momentul și locul începerii reținerii și orice decizie luată referitoare la reținerea acestora.

- (3) Tanzania răspunde de asigurarea unor evidențe exacte ale tuturor persoanelor transferate, inclusiv, dar fără a se limita la consemnări cu privire la orice bun confiscat, condiția fizică a persoanei, situarea locurilor de reținere, orice acuzație împotriva persoanei și orice decizie semnificativă luată în cursul urmăririi penale și al procesului.
- (4) Consemnările respective sunt la dispoziția reprezentanților UE și EUNAVFOR în conformitate cu actele cu putere de lege și actele administrative tanzaniene la cererea adresată în scris Ministerului Afacerilor Externe din Tanzania.
- (5) În plus, Tanzania comunică EUNAVFOR locul reținerii persoanelor transferate în temeiul prezentului acord, orice deteriorare a condiției fizice a acestora și orice acuzație de tratament necorespunzător. Reprezentanții UE și ai EUNAVFOR au acces la persoanele transferate în temeiul prezentului acord, atât timp cât astfel de persoane sunt reținute, cu respectarea legilor aplicabile, și le pot audia.
- (6) La cererea lor, agențiile umanitare naționale și internaționale pot vizita persoanele transferate în temeiul prezentului acord.
- (7) În scopul asigurării faptului că EUNAVFOR poate oferi rapid asistență Tanzaniei prin participarea martorilor din partea EUNAVFOR și prin oferirea de dovezi pertinente, Tanzania notifică EUNAVFOR intenția sa de a iniția proceduri judiciare penale împotriva persoanelor transferate și programul administrării probelor și al prezentării probelor.

Articolul 7

Obligația UE și a EUNAVFOR de a facilita anchetarea și urmărirea penală

- (1) În limita mijloacelor și a capacităților lor, UE și EUNAVFOR furnizează toată asistența necesară către Tanzania în vederea anchetării și a urmăririi penale a persoanelor transferate.
- (2) În special, UE și EUNAVFOR:
- (a) transmit dosarele de reținere redactate în temeiul articolului 6 alineatul (2) din prezentul acord;
 - (b) prelucrează orice probă în conformitate cu cerințele autorităților competente ale Tanzaniei, astfel cum s-a convenit în cadrul modalităților de punere în aplicare descrise la articolul 10;
 - (c) depun eforturi să furnizeze declarații ale martorilor sau declarații pe proprie răspundere ale personalului EUNAVFOR implicat în orice incident în legătură cu care au fost transferate persoane în temeiul prezentului acord;
 - (d) transmit toate bunurile relevante confiscate aflate în posesia EUNAVFOR;
 - (e) păstrează sau predau toate bunurile confiscate, probele, fotografiile și orice obiect cu valoare probatorie relevante aflate în posesia EUNAVFOR;
 - (f) asigură participarea martorilor care aparțin EUNAVFOR pentru a prezenta probe în instanță (sau prin intermediul unei conexiuni TV sau al oricăror mijloace tehnologice aprobate) în timpul procesului;
 - (g) facilitează participarea acelor interpreți care pot fi solicitați de către autoritățile competente din Tanzania în vederea acordării de asistență în cadrul anchetelor și al proceselor care implică persoane transferate.

Articolul 8

Legătura cu alte drepturi ale persoanelor transferate

Niciuna dintre dispozițiile prezentului acord nu urmărește sau nu poate fi interpretată astfel încât să deroge de la drepturile pe care o persoană transferată le poate avea în temeiul dreptului intern sau internațional aplicabil.

*Articolul 9***Legătura și litigiile**

- (1) Toate chestiunile privind aplicarea prezentului acord se examinează în comun de către autoritățile competente ale Tanzaniei și ale UE.
- (2) În lipsa unei soluționări prealabile, diferendele privind interpretarea sau aplicarea prezentului acord se soluționează exclusiv pe cale diplomatică între Tanzania și reprezentanți ai UE.

*Articolul 10***Modalități de punere în aplicare**

- (1) În sensul aplicării prezentului acord, chestiunile de ordin operațional, administrativ și tehnic pot face obiectul unor modalități de punere în aplicare care urmează să fie încheiate între autoritățile competente din Tanzania, pe de o parte, și autoritățile competente ale UE, precum și autoritățile competente ale statelor participante, pe de altă parte.
- (2) Modalitățile de punere în aplicare pot avea drept obiect, printre altele:
 - (a) identificarea autorităților de aplicare a legii competente din Tanzania cărora EUNAVFOR le poate transfera persoane;
 - (b) centrele de detenție în care vor fi reținute persoanele transferate;
 - (c) tratarea documentelor, inclusiv cele legate de obținerea probelor, care sunt transmise autorităților competente de aplicare a legii din Tanzania la transferul persoanelor;
 - (d) punctele de contact pentru notificări și modalitățile EUNAVFOR de a alerta autoritățile competente tanzaniene;
 - (e) formularele folosite pentru transfer.
 - (f) furnizarea, la cererea Tanzaniei, de sprijin tehnic, expertiză, formare și alte tipuri asistență în ceea ce privește repatrierea, deținerea, stabilirea cetățeniei, reprezentarea juridică și chestiuni referitoare la responsabilități, în scopul realizării obiectivelor prezentului acord.

*Articolul 11***Intrarea în vigoare și încetarea**

- (1) Prezentul acord se aplică în mod provizoriu de la data semnării sale și intră în vigoare după ce părțile s-au notificat reciproc cu privire la finalizarea procedurilor interne de ratificare a prezentului acord.
- (2) Oricare dintre părți poate determina încetarea prezentului acord prin notificare scrisă. În acest caz, încetarea produce efecte la trei luni de la data primirii notificării.
- (3) Prezentul acord poate fi modificat prin acordul scris al părților.
- (4) Încetarea prezentului acord nu aduce atingere drepturilor sau obligațiilor care rezultă din executarea sa înainte de încetare, inclusiv drepturilor persoanelor transferate, pe perioada detenției sau a urmăririi penale în Tanzania.

(5) După încetarea prezentului acord, toate drepturile UE, în temeiul prezentului acord, pot fi exercitate de către orice persoană desemnată de Înalțul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate. După încetarea acordului, toate notificările care trebuiau transmise EUNAVFOR în temeiul prezentului acord se transmit Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate.

Întocmit la Bruxelles, la întâi aprilie două mii paisprezece, în două exemplare originale în limba engleză.

Pentru Uniunea Europeană

Pentru Republica Unită Tanzania

Catherine M. ALB.



REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 365/2014 AL COMISIEI

din 7 aprilie 2014

de modificare a anexei I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun ⁽¹⁾, în special articolul 9 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 a stabilit o nomenclatură a mărfurilor, denumită în continuare Nomenclatura combinată, care figurează în anexa I la regulamentul menționat.
- (2) Din motive de securitate juridică, este necesar să se clarifice domeniul de aplicare al Nomenclurii combinate în ceea ce privește subpozițiile 0408 11 și 0408 19, care se referă la „gălbenușuri”.
- (3) Expresia „altfel conservate” în sensul poziției 0408 ar trebui, în ceea ce privește subpozițiile 0408 11 și 0408 19, să se refere la utilizarea unor cantități limitate de sare sau de produse chimice pentru conservare, atât timp cât sarea sau produsele chimice respective nu afectează caracterul acestor produse. Sarea sau produsele chimice nu ar trebui utilizate la un nivel mai mare decât cel necesar pentru obținerea conservării produselor, având în vedere metodele de producție utilizate în mod obișnuit pentru produsele de la subpozițiile 0408 11 și 0408 19. În principiu, o cantitate de sare de până la 12 % din greutate sau mici cantități de alți agenți de conservare nu schimbă caracterul gălbenușurilor și pot fi acceptate pentru produsele de la subpozițiile 0408 11 și 0408 19.
- (4) Prin urmare, în capitolul 4 din partea a doua a Nomenclurii combinate ar trebui adăugată o nouă notă complementară, pentru a asigura interpretarea uniformă în întreaga Uniune.
- (5) Prin urmare, anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 ar trebui modificată în consecință.
- (6) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului Codului vamal,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

În capitolul 4 din partea a doua a Nomenclurii combinate stabilite în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 se adaugă următoarea notă complementară 2:

„2. Pentru subpozițiile 0408 11 și 0408 19, se aplică următoarele:

expresia «altfel conservate» se aplică și gălbenușurilor cu cantități limitate de sare (în general o cantitate de până la aproximativ 12 % din greutate) sau cu cantități mici de produse chimice adăugate în scopul conservării, dacă sunt îndeplinite ambele condiții de mai jos:

- (i) produsele își mențin caracterul de gălbenușuri de la subpozițiile 0408 11 și 0408 19;
- (ii) sarea sau produsele chimice nu pot fi utilizate la un nivel mai mare decât cel necesar pentru conservare.”

⁽¹⁾ JOL 256, 7.9.1987, p. 1.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data 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, 7 aprilie 2014.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Algirdas ŠEMETA
Membru al Comisiei*

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 366/2014 AL COMISIEI**din 7 aprilie 2014****de modificare a anexei I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun ⁽¹⁾, în special articolul 9 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 a stabilit o nomenclatură a mărfurilor, denumită în continuare „Nomenclatura combinată” sau „NC”, care figurează în anexa I la regulamentul menționat.
- (2) Din rațiuni de certitudine juridică, este necesar să se clarifice domeniul de aplicare al subpoziției 1302 20 din capitolul 17 și al poziției 2101 din partea a doua a Nomenclurii combinate în ceea ce privește amestecurile compuse din zahărul clasificat în capitolul 17 și din mici cantități de alte substanțe.
- (3) Dat fiind faptul că substanțele pectice de la subpoziția 1302 20 pot fi standardizate prin adăugarea de zahăr pentru asigurarea unei activități constante în utilizare, este necesar să se determine cantitatea maximă de zahăr care poate fi adăugată, dacă se dorește ca produsul să-și păstreze caracterul de substanță pectică. Un amestec care constă în 90 % zahăr și 10 % substanțe pectice nu are caracter de zahăr și ar trebui clasificat în capitolul 13. Produsele care conțin însă peste 90 % zahăr au caracter de zahăr și, prin urmare, ar trebui clasificate în capitolul 17. În consecință, este necesară adăugarea unei note complementare noi în capitolul 13, pentru a reflecta acest fapt.
- (4) De asemenea, este necesară includerea unei note complementare noi corespondente în capitolul 17, pentru a se asigura că amestecurile formate din zahăr și din mici cantități de alte substanțe continuă să fie clasificate în capitolul respectiv, în măsura în care amestecul își păstrează caracterul de zahăr.
- (5) În ceea ce privește preparatele pe bază de cafea, ceai sau maté sau pe bază de extracte, esențe și concentrate ale acestora cu conținut ridicat de zahăr, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a hotărât că Regulamentul (CE) nr. 306/2001 al Comisiei ⁽²⁾, care a clasificat două produse alcătuite în principal din 90,1 % zahăr și 2,5 % extract de ceai, respectiv 58,1 % zahăr (94 % calculat în raport cu substanța uscată) și 2,2 % ceai la codul NC 2101 20 92, este aplicabil prin analogie în cazul a două amestecuri destinate producerii de băuturi pe bază de ceai, ambele compuse din 64 % zahăr granulat (circa 97 %, calculat în raport cu substanța uscată), 1,9 % extract de ceai și apă ⁽³⁾.
- (6) Cu toate acestea, în cazul preparatelor pe bază de cafea, ceai sau maté sau pe bază de extracte, esențe și concentrate ale acestora cu un conținut de zahăr de minimum 97 %, calculat în raport cu substanța uscată, caracterul produsului nu mai este determinat de cafea, ceai sau maté sau de extractele, esențele și concentratele acestora. Clasificarea acestor preparate la poziția 2101 ar trebui să fie exclusă. Prin urmare, este necesară o notă complementară nouă în capitolul 21, pentru a preciza clasificarea produselor respective.
- (7) Pentru a se asigura o interpretare uniformă a Nomenclurii combinate în întreaga Uniune în ceea ce privește amestecurile formate din zahăr și din mici cantități de alte substanțe, ar trebui create note complementare noi în capitolele 13, 17 și 21.

⁽¹⁾ JO L 256, 7.9.1987, p. 1.⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 306/2001 al Comisiei din 12 februarie 2001 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată (JO L 44, 15.2.2001, p. 25).⁽³⁾ Hotărârea din 4 martie 2004 în cauza C-130/02, Krings, Rec., p. I-2121.

- (8) Prin urmare, anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 ar trebui modificată în consecință.
- (9) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului Codului vamal,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Partea a doua a Nomenclurii combinate stabilite în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 se modifică după cum urmează:

1. În capitolul 13 se adaugă nota complementară 1, cu următorul text:

„1. Este exclusă clasificarea la subpoziția 1302 20 a amestecurilor de substanțe pectice și zahăr cu un conținut de zahăr de peste 90 % în greutate, calculat în raport cu substanța uscată. Aceste amestecuri trebuie clasificate, în principiu, în capitolul 17, deoarece caracterul produsului este considerat a fi determinat de zahăr.”

2. În capitolul 17 se adaugă nota complementară 8, cu următorul text::

„8. În întreaga Nomenclură combinată, amestecurile formate din zahăr și din mici cantități de alte substanțe sunt clasificate în capitolul 17, cu excepția cazului în care ele au caracterul unui preparat clasificat în altă parte.”

3. În capitolul 21 se adaugă nota complementară 6, cu următorul text:

„6. Este exclusă clasificarea la poziția 2101 a preparatelor pe bază de cafea, ceai sau maté sau pe bază de extracte, esențe și concentrate ale acestora cu un conținut de zahăr de minimum 97 % în greutate, calculat în raport cu substanța uscată. Aceste preparate trebuie clasificate, în principiu, în capitolul 17. Caracterul acestor produse nu mai este considerat a fi determinat de cafea, ceai sau maté sau de extractele, esențele și concentratele acestora.”

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data 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, 7 aprilie 2014.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Algirdas ŠEMETA
Membru al Comisiei*

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 367/2014 AL COMISIEI**din 10 aprilie 2014****de stabilire a soldului net disponibil pentru cheltuielile FEAGA**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1306/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind finanțarea, gestionarea și monitorizarea politicii agricole comune și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 352/78, (CE) nr. 165/94, (CE) nr. 2799/98, (CE) nr. 814/2000, (CE) nr. 1290/2005 și (CE) nr. 485/2008 ale Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 16 alineatul (2),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1306/2013, plafonul anual pentru cheltuielile Fondului european de garantare agricolă (FEAGA) se constituie din sumele maxime stabilite pentru acesta în temeiul Regulamentului (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului ⁽²⁾, anexa I, subplafonul pentru plățile directe și cheltuielile de piață.
- (2) Articolul 10c alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 al Consiliului ⁽³⁾ prevede că sumele care rezultă din ajustarea voluntară menționată la articolul 10b alineatul (5) din regulamentul respectiv și din aplicarea articolului 136 din același regulament trebuie să fie puse la dispoziția Fondului european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) pentru exercițiul financiar 2014.
- (3) Decizia de punere în aplicare 2013/146/UE a Comisiei ⁽⁴⁾ stabilește suma care rezultă din aplicarea ajustării voluntare în Regatul Unit pentru anul calendaristic 2013. Această sumă ar trebui să fie pusă la dispoziția FEADR în anul 2014.
- (4) Conform articolului 136 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009, statele membre pot decide, până la 1 august 2009, să dispună ca suma calculată în conformitate cu articolul 69 alineatul (7) să fie pusă la dispoziție pentru ajutor comunitar, începând cu exercițiul financiar 2011, în temeiul programării și finanțării în domeniul dezvoltării rurale, în cadrul FEADR, în loc să recurgă la articolul 69 alineatul (6) litera (a) din respectivul regulament. Sumele disponibile pentru transfer au fost calculate și stabilite în anexa III la Regulamentul (CE) nr. 1120/2009 al Comisiei ⁽⁵⁾.
- (5) Articolul 136b din Regulamentul (CE) nr. 73/2009, introdus prin Regulamentul (UE) nr. 1310/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁶⁾, prevede că statele membre care au decis, în conformitate cu articolul 136 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009, să pună la dispoziție o sumă începând cu exercițiul financiar 2011, ca sprijin din partea Uniunii în cadrul programării și finanțării în domeniul dezvoltării rurale, în cadrul FEADR, trebuie să continue să pună la dispoziție sumele prevăzute în anexa VIIIa la regulamentul menționat, introdusă prin Regulamentul (UE) nr. 1310/2013, pentru programarea și finanțarea în domeniul dezvoltării rurale, în cadrul FEADR pentru exercițiul financiar 2015.

⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 549.

⁽²⁾ Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului din 2 decembrie 2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 (JO L 347, 20.12.2013, p. 884).

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 73/2009 al Consiliului din 19 ianuarie 2009 de stabilire a unor norme comune pentru sistemele de ajutor direct pentru agricultori în cadrul politicii agricole comune și de instituire a anumitor sisteme de ajutor pentru agricultori, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1290/2005, (CE) nr. 247/2006, (CE) nr. 378/2007 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1782/2003 (JO L 30, 31.1.2009, p. 16).

⁽⁴⁾ Decizia de punere în aplicare 2013/146/UE a Comisiei din 20 martie 2013 de stabilire a sumei care rezultă din aplicarea ajustării voluntare în Regatul Unit pentru anul calendaristic 2013 (JO L 82, 22.3.2013, p. 58).

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 1120/2009 al Comisiei din 29 octombrie 2009 de stabilire a normelor de aplicare a schemei de plată unică prevăzute în titlul III din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 al Consiliului de stabilire a unor norme comune pentru sistemele de ajutor direct pentru agricultori în cadrul politicii agricole comune și de instituire a anumitor sisteme de ajutor pentru agricultori (JO L 316, 2.12.2009, p. 1).

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) nr. 1310/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a anumitor dispoziții tranzitorii privind sprijinul pentru dezvoltare rurală acordat din Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR), de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1305/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește resursele și repartizarea acestora pentru anul 2014 și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 73/2009 al Consiliului și a Regulamentelor (UE) nr. 1307/2013, (UE) nr. 1306/2013 și (UE) nr. 1308/2013 ale Parlamentului European și ale Consiliului în ceea ce privește aplicarea acestora în anul 2014 (JO L 347, 20.12.2013, p. 865).

- (6) Prin urmare, sumele care figurează în anexa VIIIa la Regulamentul (CE) nr. 73/2009 pentru Germania și Suedia sunt puse la dispoziție în vederea programării și finanțării dezvoltării rurale în cadrul FEADR pentru exercițiul financiar 2015.
- (7) Articolul 66 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ prevede ca, în cazul statelor membre care au aplicat articolul 4 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 637/2008 al Consiliului ⁽²⁾, bugetul anual relevant disponibil în temeiul articolului 5 alineatul (1) din regulamentul respectiv să fie transferat de la 1 ianuarie 2014 către FEADR. Grecia a aplicat articolul 4 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 637/2008.
- (8) Prin urmare, este necesar să se stabilească soldul net disponibil pentru cheltuielile FEGA pentru exercițiile bugetare 2014-2020. Din motive de claritate, sumele care urmează să fie puse la dispoziția FEADR ar trebui, de asemenea, publicate,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Soldul net disponibil pentru cheltuielile Fondului european de garantare agricolă (FEGA), precum și sumele disponibile pentru exercițiile bugetare 2014-2020 pentru Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADER), în conformitate cu articolul 10c alineatul (2), articolul 136 și articolul 136b din Regulamentul (CE) nr. 73/2009, precum și cu articolul 66 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013, sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a șaptea zi de la data 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, 10 aprilie 2014.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1307/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor norme privind plățile directe acordate fermierilor prin scheme de sprijin în cadrul politicii agricole comune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 637/2008 al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 73/2009 al Consiliului (JO L 347, 20.12.2013, p. 608).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 637/2008 al Consiliului din 23 iunie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1782/2003 și de stabilire a programelor naționale de restructurare pentru sectorul bumbacului (JO L 178, 5.7.2008, p. 1).

ANEXĂ

(milioane EUR)

An bugetar	Sume puse la dispoziția FEADR				Soldul net disponibil pentru cheltuielile FEGA
	Articolul 10b din Regulamentul (CE) nr. 73/2009	Articolul 136 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009	Articolul 136b din Regulamentul (CE) nr. 73/2009	Articolul 66 din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013	
2014	296,3	51,6		4,0	43 778,1
2015			51,6	4,0	44 312,4
2016				4,0	44 624,0
2017				4,0	44 859,0
2018				4,0	44 885,0
2019				4,0	44 912,0
2020				4,0	44 937,0

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 368/2014 AL COMISIEI**din 10 aprilie 2014****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) ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei ⁽³⁾ a stabilit lista comunitară a 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 (denumită în continuare „AESA”) au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării listei comunitare. Astfel de informații relevante au fost comunicate și de țări terțe. Lista comunitară ar trebui actualizată pe baza acestor informații.
- (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 comunitară.
- (4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de statele membre, de a prezenta comentarii scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului înființat prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului (denumit în continuare „Comitetul pentru Siguranță Aeriană”) ⁽⁴⁾.
- (5) În contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului de punere în aplicare a acestuia, (CE) nr. 473/2006 al Comisiei ⁽⁵⁾, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit informații din partea Comisiei cu privire la consultările comune, aflate în curs de desfășurare, cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Georgia, Republica Guineea, India, Indonezia, Kazahstan, Liban, Madagascar, Republica Islamică Mauritania, Mozambic, Nepal, Filipine, Sudan, Regatul Swaziland, Yemen și Zambia. De asemenea, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit informații din partea Comisiei în ceea ce privește Afganistan, Iran și Kârgâzstan. Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit din partea Comisiei și informații de ultimă oră cu privire la consultările tehnice cu Federația Rusă și la monitorizarea Libiei.
- (6) Comitetul pentru siguranță aeriană a audiat prezentările făcute de AESA referitoare la rezultatele analizei rapoartelor de audit realizate de Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”), în cadrul programului său universal de auditare a supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme — USOAP*). Statele membre au fost invitate să acorde prioritate inspecțiilor la platformă ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele în cazul cărora OACI a identificat probleme semnificative de siguranță (*Significant Safety Concerns — SSC*) sau de statele în cazul cărora AESA a stabilit că există deficiențe semnificative

⁽¹⁾ JO L 344, 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ JO L 143, 30.4.2004, p. 76.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

ale sistemului de supraveghere a siguranței. Pe lângă consultările desfășurate de Comisie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, prioritatea acordată acestor inspecții la platformă 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) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările făcute de AESA 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) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările făcute de AESA cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în statele vizate de măsurile sau de monitorizarea prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Comitetul a fost informat în legătură cu planurile AESA și cu 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. De asemenea, statele membre au fost invitate să răspundă la aceste solicitări 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 SCAN a OACI, cu privire la asistența tehnică acordată de Uniune și de către statele sale membre în vederea îmbunătățirii siguranței aviației la nivel mondial.
- (9) Totodată, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat o prezentare făcută de OACI referitoare la activitățile pe care le desfășoară în ceea ce privește monitorizarea performanțelor în materie de siguranță ale statelor sale membre, inclusiv prin programul său USOAP, făcându-se totodată o demonstrație a instrumentelor informatice dezvoltate în acest cadru. Făcând referire la Rezoluția Adunării A38-5 („Cooperare regională și asistență pentru soluționarea problemelor de siguranță, stabilirea priorităților și fixarea unor ținte măsurabile”), OACI a solicitat Comitetului pentru Siguranță Aeriană ca, atunci când este posibil, să evite dublarea activităților desfășurate în cadrul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al programului USOAP al OACI și a încurajat o colaborare permanentă, care ar putea duce, în cele din urmă, la o revizuire a mandatului acestui comitet.
- (10) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat, de asemenea, o prezentare realizată de Eurocontrol, care a oferit ultimele noutăți cu privire la funcția de alertă a programului SAFA. În plus față de statisticile legate de mesajele de alertă despre transportatorii care fac obiectul unei interdicții, prezentarea Eurocontrol s-a axat pe importanța pe care o are, în raport cu alerta SAFA, un plan de zbor depus în mod corect. S-au adoptat o serie de prime măsuri pentru a îmbunătăți calitatea depunerii planurilor de zbor. În vederea îmbunătățirii continue a notificării și a funcției de alertare, sunt în curs de pregătire și alte măsuri, în strânsă colaborare cu Comisia.

Transportatori aerieni din Uniune

- (11) Ca urmare a analizării, de către AESA, a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă SAFA 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. În ceea ce privește transportatorul aerian *Bingo Airways*, Polonia a informat că, în prezent, verifică implementarea efectivă, de către transportatorul aerian, a planului său de acțiuni corective și că a majorat numărul de inspecții. Cu privire la transportatorul aerian *Sonnig*, Elveția a informat că împotriva acestuia a fost declanșată o procedură de revocare, în urma căreia transportatorul aerian a renunțat la certificatul său de operator aerian (AOC) și la licența sa de operare.
- (12) În cazul în care ar exista informații pertinente 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, statele membre și-au reafirmat disponibilitatea de a acționa în consecință.

Transportatori aerieni din Georgia

- (13) Ca urmare a constatărilor semnalate în cursul auditului cuprinzător de sistem (*Comprehensive System Audit* — CSA) efectuat de OACI în cazul Georgiei în octombrie 2013, OACI a notificat tuturor statelor contractante la Convenția de la Chicago o SSC legată de operațiunile cu aeronave.

⁽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) Având în vedere această notificare, Comisia a inițiat consultări oficiale cu autoritățile competente din Georgia (GCAA) pentru a cere detalii cu privire la acțiunile pe care le-au întreprins pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță identificate de auditul OACI.
- (15) În acest sens, la 17 martie 2014 a avut loc o întâlnire între GCAA, Comisie și AESA. GCAA a explicat care a fost cauza SSC și a detaliat planul de acțiuni corective depus la OACI. Informațiile prezentate în cursul întâlnirii au arătat angajamentul ferm al GCAA de a implementa standardele de siguranță relevante în conformitate cu cerințele Convenției de la Chicago, precum și de a asigura respectarea acestora. GCAA a declarat în cursul întâlnirii menționate că toate acțiunile care au făcut parte din planul de acțiuni corective depus la OACI au fost finalizate și că este pregătită să primească misiunea de verificare ce urmează să fie efectuată de OACI în cursul acestui an.
- (16) Pe baza informațiilor furnizate de GCAA, Comisia nu a considerat necesar să solicite acestor autorități să apară în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană. Comisia a prezentat Comitetului pentru Siguranță Aeriană un raport cu privire la punerea în aplicare a planului de măsuri corective elaborat de GCAA.
- (17) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și având în vedere măsurile luate de GCAA, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Georgia. Cu toate acestea, în cazul în care se vor considera nesatisfăcătoare rezultatele monitorizării atente a implementării planului de acțiuni corective de către GCAA, pe care Comisia urmează să le prezinte în cadrul următoarei reuniuni a Comitetului pentru Siguranță Aeriană, Comisia va fi obligată să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Republica Guineea

- (18) După cum s-a convenit în cadrul reuniunii care a avut loc la Bruxelles în ianuarie 2013, autoritățile competente din Republica Guineea (DNAC) au furnizat în mod regulat informații cu privire la implementarea în curs a planului de acțiuni corective aprobat de OACI în decembrie 2012, precum și cu privire la toate activitățile legate de acesta.
- (19) Ultimul raport privind progresele înregistrate, primit la 27 februarie 2014, detaliază cele mai recente activități și evoluții în ceea ce privește implementarea planului de acțiuni corective. Versiunea revizuită a legii aviației civile a fost adoptată de Parlament la 5 noiembrie 2013 și a intrat în vigoare la 28 noiembrie 2013. O serie de proiecte de acte de punere în aplicare au fost transmise guvernului spre adoptare. A fost întreprinsă o misiune comună OACI/Banca Mondială (2-6 decembrie 2013) cu scopul de a evalua implementarea planului de acțiuni corective, precum și de a identifica nevoile rămase în materie de siguranță și de securitate. Traducerea în limba franceză a manualelor de proceduri pentru OPS, AIR și AGA este în curs de desfășurare și ar trebui să contribuie, de asemenea, la creșterea nivelului de siguranță. Au avut loc o serie de acțiuni specifice de pregătire pentru inspectorii în ceea ce privește soluționarea problemelor de siguranță, aprobarea specificațiilor operaționale aferente AOC și serviciile de navigație aeriană.
- (20) Planul de acțiuni corective a fost actualizat pentru a reflecta cele mai recente evoluții și a fost depus la OACI, cu ajutorul instrumentului online CMA. Urmează ca OACI să valideze aceste acțiuni.
- (21) Întrucât toate certificatele de operator aerian existente anterior au fost suspendate la sfârșitul lunii martie 2013, certificarea pe deplin conformă cu standardele OACI (în cinci faze) a unui transportator aerian național (*PROBIZ Guinée*, care exploatează o aeronavă de tipul BE90) este în curs de desfășurare, cu ajutorul și sprijinul unei misiuni CAFAC/BAGASOO specifice, iar inspectorii DNAC beneficiază simultan de pregătire la locul de muncă cu privire la întregul proces. Procesul de certificare așteaptă în prezent aprobarea programului de întreținere de către FAA, autoritatea din statul de înmatriculare al aeronavei. *PROBIZ Guinée* nu efectuează zboruri în Uniune.
- (22) DNAC a solicitat o misiune de validare coordonată (*Coordinated Validation Mission — ICVM*) care să valideze progresele în ceea ce privește implementarea planului de acțiuni corective, iar OACI a planificat desfășurarea unei astfel de misiuni în mai 2014. Recentele schimbări în conducerea Ministerului Transporturilor au cauzat însă întârzieri, iar ICVM este în prezent planificată, cu titlu orientativ, pentru a doua jumătate a lunii septembrie 2014.
- (23) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Republica Guineea. În cazul în care vor exista informații pertinente privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din India

- (24) Comisia a oferit Comitetului pentru Siguranță Aeriană detalii despre evoluțiile recente în ceea ce privește supravegherea transportatorilor aerieni certificați în India efectuată de autoritățile competente din acest stat. În acest sens, este relevant faptul că, în urma vizitei de evaluare a siguranței la nivel internațional a aviației (*International Aviation Safety Assessment* — IASA) efectuate de Administrația Federală a Aviației din Statele Unite (FAA) în septembrie 2013, FAA a anunțat, la 31 ianuarie 2014, o scădere a categoriei de conformitate a Indiei de la nivelul 1 la 2, ca urmare a deficiențelor identificate în cursul auditului.
- (25) Anterior, în noiembrie 2013, Comisia a prezentat Comitetului pentru Siguranță Aeriană informații în ceea ce privește capacitatea autorităților competente din India de a-și îndeplini obligațiile de supraveghere în conformitate cu standardele internaționale, inclusiv cu cele prevăzute în Convenția de la Chicago. S-a făcut referire în mod specific la ICVM efectuată de OACI în decembrie 2012, precum și la ICVM de urmărire din august 2013. În plus, a fost menționată și corespondența pe care o avusese Comisia cu autoritățile indiene pe tema problemelor de siguranță. În urma ICVM din august 2013, OACI a închis oficial cele două probleme semnificative de siguranță, fapt raportat Comitetului pentru Siguranță Aeriană în noiembrie 2013. Raportul final publicat al ICVM oferă detalii cu privire la acțiunile corective întreprinse de Direcția Generală a Aviației Civile din India (DGCA) pentru a soluționa problemele rămase nerezolvate.
- (26) La 12 februarie 2014, în urma anunțului făcut de FAA cu privire la scăderea categoriei de conformitate IASA a Indiei, Comisia s-a întâlnit cu directorul general al DGCA și și-a exprimat îngrijorarea cu privire la acest fapt. Comisia a solicitat autorităților indiene să explice în mod clar ce acțiuni corective întreprindeau la acel moment în legătură cu reducerea categoriei IASA efectuată de FAA. În plus, s-a folosit această ocazie pentru a reitera măsurile care ar putea să se impună în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.
- (27) Ca urmare a acestei reuniuni din 12 februarie 2014, directorul general al DGCA a scris Comisiei la 17 februarie 2014. Scrisoarea sa cuprindea detalii referitoare la acțiunile întreprinse de DGCA în ceea ce privește respectiva reducere a categoriei de conformitate. Printre informațiile furnizate s-a menționat faptul că fuseseră adoptate măsuri în privința majorității constatărilor și că exista un plan de acțiuni corective pentru restul problemelor.
- (28) La 6 martie 2014, Comisia a trimis o scrisoare prin care a informat DGCA că urma să demareze consultări oficiale cu autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni certificați în India, în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei. Scrisoarea a reiterat necesitatea unui angajament permanent și a solicitat o reuniune tehnică pentru a permite Comisiei și statelor membre să evalueze situația mai amănunțit. La 18 martie 2014, DGCA a răspuns, exprimându-și acordul pentru o astfel de reuniune.
- (29) Având în vedere faptul că DGCA este pregătită să intre în dialog cu Comisia și ținând cont de evaluarea informațiilor primite până în prezent, s-a apreciat că, în conformitate cu criteriile comune, lista comunitară a transportatorilor aerieni nu ar trebui modificată în această etapă pentru a include transportatorii aerieni din India. Situația va fi monitorizată îndeaproape și dacă vor exista informații relevante în materie de siguranță care să indice că nu se respectă standardele internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.
- (30) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în cazul transportatorilor aerieni din India în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Indonezia

- (31) Consultările cu autoritățile competente din Indonezia (DGCA) continuă, în vederea monitorizării progreselor realizate de DGCA în a asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Indonezia se desfășoară în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.
- (32) La 14 ianuarie 2014, Comisia a trimis o scrisoare către DGCA pentru a obține informații actualizate cu privire la transportatorii aerieni aflați sub supravegherea acestei autorități. Într-o scrisoare datată 10 februarie 2014, DGCA a informat Comisia că, de la ultima informare, fuseseră certificați trei noi transportatori aerieni. La 25 octombrie 2013 s-a eliberat AOC nr. 121-028 pentru *Sky Aviation*, la 1 noiembrie 2013 s-a eliberat AOC nr. 121-043 pentru *Aviastar Mandiri*, iar, la 29 noiembrie 2013, AOC nr. 121-058 a fost eliberat pentru *NAM Air*. Dat fiind că DGCA nu a furnizat însă dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, se consideră că, potrivit criteriilor comune, acești transportatori aerieni ar trebui incluși în anexa A.

- (33) În 2012, DGCA a început să poarte o corespondență cu Comisia, în scopul retragerii *PT. Citilink Indonesia* din anexa A, așa cum s-a procedat în cazul *Garuda Indonesia*, societatea-mamă a acestui transportator. Ca reacție la răspunsul Comisiei, solicitării i-a urmat o corespondență mai întâi din partea *Garuda Indonesia*, iar apoi din partea *PT. Citilink Indonesia* în 2013. *PT. Citilink Indonesia* a prezentat Comisiei o documentație solidă cu privire la certificarea transportatorului aerian și, drept urmare, la 5 noiembrie 2013 a fost organizată o reuniune tehnică la Bruxelles. La această reuniune au participat reprezentanți ai Comisiei, ai AESA și ai statelor membre. La finalul reuniunii, s-a solicitat *PT. Citilink Indonesia* să prezinte dovezi suplimentare ale activităților de supraveghere desfășurate de DGCA în cazul său. Aceste informații au fost transmise de *PT. Citilink Indonesia* la 20 februarie 2014.
- (34) În scrisoarea din 10 februarie 2014, DGCA a furnizat Comisiei informații referitoare la solicitarea sa de a ridica interdicția de exploatare pentru *PT. Citilink Indonesia*. Scrisoarea DGCA includea date referitoare la resursele și capacitățile *PT. Citilink Indonesia*, evidențe în materie de siguranță, precum și dovezi ale activităților de supraveghere a acestui transportator din punctul de vedere al siguranței, desfășurate de DGCA. Pe baza acestei documentații, DGCA a afirmat că, în opinia sa, *PT. Citilink Indonesia* își desfășoară operațiunile în siguranță și în conformitate cu standardele internaționale în domeniu.
- (35) La 25 martie 2014, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentarea făcută de DGCA, care a oferit noutățile în materie de legislație și de supraveghere, precum și informații referitoare la supravegherea *PT. Citilink Indonesia*. Prezentarea DGCA a fost urmată de o prezentare realizată de *PT. Citilink Indonesia*, care a trecut în revistă planurile de mărire a flotei și aspecte legate de recrutarea piloților, precum și subiecte legate de managementul siguranței.
- (36) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a adresat întrebări atât DGCA, cât și *PT. Citilink Indonesia* cu privire la managementul siguranței, inclusiv la riscurile și pericolele identificate de transportatorul aerian. Pe baza răspunsurilor date, Comitetul pentru Siguranță Aeriană și-a exprimat îngrijorarea cu privire la modul în care autoritățile, *PT. Citilink Indonesia* și alți transportatori aerieni certificați în Indonezia controlează riscurile asociate ritmului rapid de dezvoltare a societăților respective. Comitetul pentru Siguranță Aeriană și-a exprimat de asemenea îngrijorarea în ceea ce privește capacitatea *PT. Citilink Indonesia* de a trage concluzii din informațiile colectate de sistemul său de management al siguranței și de a acționa în consecință.
- (37) Având în vedere informațiile furnizate și preocupările exprimate cu privire la capacitatea DGCA și a *PT. Citilink Indonesia* de a controla riscurile asociate dezvoltării transportatorului, precum și preocupările referitoare la capacitatea transportatorului de a realiza managementul siguranței, în conformitate cu criteriile comune, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a considerat că nu există suficiente dovezi că *PT. Citilink Indonesia* respectă pe deplin standardele internaționale de siguranță și, prin urmare, a concluzionat că transportatorul respectiv nu poate fi retras în acest moment din anexa A.
- (38) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană recunosc eforturile depuse de DGCA în vederea creării unui sistem aeronautic pe deplin conform cu standardele OACI. S-a luat notă de faptul că DGCA a demonstrat transparența necesară, precum și de disponibilitatea acestor autorități de a face schimb de informații.
- (39) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană încurajează DGCA să acorde o atenție specială provocărilor care încă există în privința dezvoltării în continuare a sistemelor de management al siguranței și a adoptării unei strategii adecvate pentru a reduce riscurile dezvoltării rapide a sectorului aviației în Indonezia.

Transportatori aerieni din Kazahstan

- (40) La reuniunea Comitetului pentru Siguranță Aeriană din noiembrie 2013 s-a convenit că, pentru următoarea reuniune a acestuia, Comisia va pregăti o revizuire a actualelor limitări ale operațiunilor efectuate de *Air Astana*.
- (41) Comisia, asistată de AESA și de statele membre, s-a întâlnit cu reprezentanții guvernului din Kazahstan și cu reprezentanții transportatorului aerian *Air Astana* la 20 ianuarie 2014.
- (42) Drept urmare a reuniunii, transportatorului *Air Astana* i-a fost afectat în mod special un inspector pe probleme de siguranță din partea autorității aeronautice din Kazahstan (Comisia de Aviație Civilă). Numele și CV-ul acestui inspector au fost notificate Comisiei. Inspectorul respectiv urmează să se ocupe, în numele autorității, de supravegherea operatorului și să mențină contacte frecvente cu conducerea și cu personalul tehnic și operațional al operatorului pentru a evalua modul în care funcționează organizația acestuia, precum și performanța personalului în timpul desfășurării operațiunilor, a întreținerii și a pregătirii. Orice problemă constatată de inspector va fi adusă imediat la cunoștința operatorului. Inspectorul trebuie să transmită Comisiei (fie în mod direct, fie prin intermediul unui punct de contact) rapoarte referitoare la observațiile sale cel puțin de două ori pe an, cu două luni înainte de fiecare reuniune a Comitetului pentru Siguranță Aeriană, sau mai des, la cererea Comisiei. În urma

acestei reuniuni, a fost numit și un punct de contact din cadrul Comisiei de Aviație Civilă, pentru facilitarea comunicării pe probleme de siguranță între această autoritate și Comisie. În plus, în cadrul aceleiași reuniuni, conducerea *Air Astana* a fost de acord să continue practicile curente de a informa Comisia cu privire la toate evoluțiile din cadrul societății care sunt legate de siguranță, inclusiv (dar nu numai) cu privire la reinnoirea flotei și rutele noi către UE.

- (43) La 7 februarie 2014, Comisia și AESA au organizat o a doua reuniune cu reprezentanții Comisiei de Aviație Civilă (în speță inspectorul pe probleme de siguranță și punctul de contact) și cu reprezentanți ai *Air Astana* pentru a discuta despre aspectele tehnice pe baza răspunsurilor preliminare oferite de partea kazahă la chestionarele Comisiei. Cu această ocazie, s-a convenit ca respectiva Comisie de Aviație Civilă să își prezinte planul de control pe 2014, procedurile urmate de inspectorul intern și o informare la zi cu privire la certificatele de operator aerian eliberate în Kazahstan. Comisia de Aviație Civilă s-a angajat, de asemenea, să alinieze specificațiile operațiunilor *Air Astana* la standardele OACI, în special în privința minimelor de vizibilitate reduse. Transportatorul *Air Astana* a fost invitat să prezinte o analiză cuprinzătoare a performanței sale SAFA. Toată documentația solicitată a fost furnizată Comisiei la scurt timp după reuniune.
- (44) La 25 martie 2014, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat Comisia de Aviație Civilă și *Air Astana*. În cursul audierii, Comisia de Aviație Civilă a oferit detalii cu privire la progresele înregistrate în domeniul legislației referitoare la aviație, la infrastructură, la organizarea proprie și la pregătirea inspectorilor pe probleme de siguranță. *Air Astana* a oferit Comitetului pentru Siguranță Aeriană cele mai recente informații cu privire la structura sa, la componența flotei, la planurile de dezvoltare pe piață pe termen scurt și la sistemul de management al siguranței.
- (45) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a luat notă de faptul că performanța actuală a *Air Astana* în materie de siguranță nu oferă motive de îngrijorare cu privire la tipurile de aeronave pe care este autorizată să le opereze în Uniune. Transportatorul aerian este capabil să se adapteze la schimbări și există un sistem care să permită siguranța zborurilor. Cu toate acestea, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a luat notă de faptul că autoritățile aeronautice din Kazahstan continuă să se confrunte cu provocări serioase în privința implementării sistemului de supraveghere a siguranței, inclusiv în ceea ce privește deficitul de inspectori calificați, și că nu pot, în această etapă, să asigure o supraveghere continuă în ceea ce privește operațiunile de zbor și navigabilitatea. Autoritățile kazahe sunt încurajate călduros să continue reforma sectorului aviației și să țină seama de respectarea standardelor internaționale de siguranță.
- (46) Prin urmare, în conformitate cu criteriile comune, se apreciază că poate fi eliminată limita impusă *Air Astana* în 2009 în privința nivelului operațiunilor, dar că celelalte restricții prevăzute în anexa B trebuie să rămână neschimbate. Pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți ceilalți transportatori aerieni certificați în Kazahstan trebuie menținuți în anexa A.
- (47) Comisia și AESA vor continua să monitorizeze îndeaproape situația în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan, inclusiv pe cea a *Air Astana*. Autoritățile competente din statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în cazul aeronavelor transportatorului *Air Astana* în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Liban

- (48) Consultările cu autoritățile competente din Liban (LCAA) au continuat pentru a avea confirmarea faptului că Libanul încearcă să rezolve problemele constatate de OACI în cursul ICVM efectuate în Liban între 5 și 11 decembrie 2012. LCAA a întocmit un plan de acțiuni corective care sunt în curs de derulare, în special cu privire la SSC.
- (49) În noiembrie 2013, Comisia și AESA au primit de la LCAA o primă serie de documente ce includeau corespondența dintre LCAA și OACI cu privire la SSC în cauză, lista auditurilor și a inspecțiilor desfășurate în 2013 în contextul SSC, planul LCAA de auditare a supravegherii transportatorilor aerieni pentru 2014 și foaia de parcurs a LCAA referitoare la programul național de siguranță (*State Safety Programme — SSP*) al Libanului. Comisia și AESA au analizat documentația primită și au solicitat informații suplimentare de la LCAA pentru a putea analiza mai amănunțit corespondența dintre LCAA și OACI în privința SSC, capacitatea de supraveghere a LCAA și mai multe detalii despre foaia de parcurs a LCAA în privința SSP.
- (50) În ceea ce privește corespondența dintre LCAA și OACI referitoare la remedierea SSC, Comisia și AESA au luat notă de faptul că OACI a îndemnat LCAA să ia măsuri imediate cu privire la SSC și că validarea de către OACI a planului de acțiuni corective propus de LCAA nu se derula rapid.
- (51) În ceea ce privește documentele suplimentare solicitate în vederea evaluării capacităților de supraveghere ale LCAA, s-au primit și analizat documente referitoare la transportatorii aerieni *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* și *IBEX Air Charter*. Constatările făcute de LCAA în cazul acestor transportatori aerieni se referă în principal la probleme legate de documentație și de păstrare a evidențelor. Cu toate acestea, alte domenii tehnice specifice, cum ar fi pregătirea piloților, nu par să fi fost evaluate în întregime de LCAA.

- (52) În ceea ce privește foaia de parcurs a LCAA pentru SSP, LCAA a prezentat, în contextul proiectului MASC (Celula de securitate aeronautică pentru țările mediteraneene), un plan de adoptare a unei foi de parcurs cu rol de reglementare în următoarele șase luni, care include introducerea unui SSP. Comisia și AESA și-au exprimat angajamentul de a monitoriza îndeaproape adoptarea și punerea în aplicare a foii de parcurs, precum și de a informa Comitetul pentru Siguranță Aeriană în acest sens.
- (53) Au avut loc consultări ulterioare între Comisie, statele membre, AESA și LCAA, inclusiv în cadrul unei reuniuni tehnice convocate la Bruxelles la 27 februarie 2014, în cursul căreia LCAA a furnizat informații suplimentare. LCAA a arătat îmbunătățirile aduse activității sale de supraveghere a transportatorilor aerieni, îndreptându-se treptat către o structură organizațională mai independentă și mai durabilă. S-au luat deja primele măsuri pentru implementarea SSP. LCAA a arătat că folosește eficient asistența tehnică pe care o primește din partea Uniunii și a statelor membre și caută modalități prin care să verifice acțiunile corective care au fost realizate până în prezent.
- (54) Pe baza situației descrise la considerentele 48-53, consultările cu autoritățile libaneze vor continua în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (55) Prin urmare, se apreciază că în această etapă nu există niciun motiv pentru modificarea listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Liban. În cazul în care vor exista informații pertinente privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Libia

- (56) Consultările cu autoritățile competente din Libia (LYCAA) continuă cu scopul de a confirma faptul că Libia înregistrează progrese în ceea ce privește eforturile de reformare a sistemului său de siguranță în domeniul aviației civile și în special în ceea ce privește garantarea faptului că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Libia este efectuată în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.
- (57) În contextul programului EUROMED, o echipă de experți a vizitat Libia în perioada 2-7 februarie 2014 având ca obiectiv să transmită Comisiei observațiile făcute cu privire la situația de fapt din cadrul LYCAA, precum și al transportatorilor aerieni *Afriqiyah Airways* și *Libyan Airlines*. Principalele observații au fost următoarele: LYCAA pare să dispună de personal suficient și de birouri adecvate, însă procesele de lucru sunt ineficiente; atât legislația primară, cât și cea secundară în domeniul aviației sunt insuficiente și nu se emit reglementări în materie de siguranță; managementul siguranței nu se realizează la nivelul autorității competente; LYCAA pare să depindă de ajutorul consultanților externi pentru a-și îmbunătăți capacitatea de a obține rezultate acceptabile pe termen scurt, fără a se găsi nicio dovadă de sustenabilitate din cauza efectelor limitate la nivelul creării de capacități; nu reiese clar că toți transportatorii sunt supuși certificării și supravegherii; transportatorul *Libyan Airlines* fusese recertificat în decembrie 2013; și, în fine, consultanții au considerat că există dovezi ale unui management al siguranței corespunzător în cadrul organizației.
- (58) La 4 martie 2014, a avut loc o reuniune între Comisie, AESA, statele membre, un reprezentant al LYCAA și o echipă a transportatorului aerian *Afriqiyah Airways*. La această reuniune, *Afriqiyah Airways* a prezentat și alte progrese pe care le-a făcut în ceea ce privește recomandările de siguranță care au rezultat din raportul referitor la accidentul mortal din 12 mai 2010. S-au întreprins mai multe inițiative, dar unele sunt încă în faza de început. Transportatorul aerian a explicat că a încheiat un contract cu un deținător de AOC irlandez pentru a transfera două dintre aeronavele sale Airbus A320 în registrul irlandez, pe baza unui acord de închiriere fără echipaj, și pentru a închiria apoi aceste aeronave cu echipaj, folosind parțial personal al *Afriqiyah Airways*, care ar urma să încerce obținerea validării corespunzătoare a licențelor pentru a putea zbura în conformitate cu dreptul Uniunii.
- (59) La 13 martie 2014, a avut loc o reuniune între Comisie, AESA, statele membre, reprezentanți ai LYCAA și ai *Libyan Airlines*. La această reuniune, LYCAA a prezentat cele mai recente informații cu privire la capacitățile și activitățile sale de supraveghere, precum și la activitățile sale legate de recertificarea transportatorilor aerieni. În plus, LYCAA a prezentat progresele pe care le-a înregistrat în ceea ce privește managementul siguranței. Pe această bază, la sfârșitul reuniunii, LYCAA a pledat din nou în favoarea ridicării restricțiilor, deoarece, în opinia sa, fuseseră îndeplinite toate condițiile convenite. *Libyan Airlines* nu a susținut nicio prezentare, dar a primit întrebări referitoare la managementul siguranței. În opinia Comisiei, răspunsurile date sugerează că acest domeniu trebuie dezvoltat în continuare.
- (60) Într-o scrisoare adresată Comisiei la 20 martie 2014, LYCAA a trecut din nou în revistă acțiunile pe care le-a realizat pentru a crea o autoritate care să fie în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, precum și acțiunile întreprinse pentru a permite încheierea restricțiilor impuse în prezent transportatorilor aerieni libieni de comun acord cu Comisia și cu Comitetul pentru Siguranță Aeriană.

- (61) În aceeași scrisoare din 20 martie 2014, LYCAA confirmă însă că nu va acționa pe cont propriu în privința restricțiilor de operare actuale și că „orice acțiune va fi coordonată cu Comitetul pentru Siguranță Aeriană”.
- (62) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană consideră încurajatoare progresele înregistrate de LYCAA, declarând că dezvoltarea ulterioară trebuie să se fondeze pe baza creată prin modul său de conducere actual.
- (63) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au luat notă de faptul că LYCAA va continua să mențină restricțiile actuale pe care le impune, la cererea Comisiei și a Comitetului pentru Siguranță Aeriană, tuturor transportatorilor aeriени libieni în ceea ce privește zborurile în interiorul Uniunii.
- (64) Prin urmare, se apreciază că în această etapă nu există niciun motiv pentru modificarea listei comunitare a transportatorilor aeriени care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aeriени din Libia. Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au atras totuși atenția asupra faptului că, înainte ca LYCAA să ia în considerare eliberarea unei autorizații de zbor în Uniune pentru transportatorii săi, este necesar să se demonstreze în mod satisfăcător Comisiei și Comitetului pentru Siguranță Aeriană că procesul de recertificare a fost încheiat efectiv și că se realizează o supraveghere continuă sustenabilă în conformitate cu standardele OACI. Pentru a primi astfel de dovezi, cu condiția furnizării unor măsuri de securitate adecvate, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a solicitat Comisiei să desfășoare o vizită de evaluare la fața locului în Libia, cu o echipă de experți ai AESA și ai statelor membre ale UE cât mai curând posibil, de preferință înainte de următoarea reuniune a comitetului.
- (65) În cazul în care vor exista informații pertinente privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aeriени din Madagascar

- (66) Transportatorul aerian *Air Madagascar* face obiectul unor restricții de exploatare și este inclus în lista din anexa B în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 390/2011 al Comisiei ⁽¹⁾. De la momentul impunerii restricțiilor, s-au purtat consultări cu autoritățile competente din Madagascar (ACM) și cu *Air Madagascar*, cu scopul de a obține informații la zi cu privire la progresele realizate în ceea ce privește implementarea acțiunilor corective.
- (67) În urma solicitărilor repetate din partea ACM și a transportatorului aerian *Air Madagascar* referitoare la reevaluarea restricțiilor de exploatare impuse prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2011, Comisia, asistată de AESA și de experți din statele membre, a efectuat o vizită de evaluare a siguranței în Madagascar în perioada 10-13 februarie 2014. Scopul vizitei a fost acela de a verifica implementarea satisfăcătoare a măsurilor luate de ACM și de *Air Madagascar* pentru remedierea problemelor de siguranță descrise în regulamentul menționat anterior.
- (68) În timpul vizitei, ACM nu a putut furniza echipei de evaluare dovezi cu privire la eficacitatea cu care planul de acțiuni corective și preventive, elaborat și pus în aplicare, rezolvă lipsa unei supravegheri adecvate a operațiunilor *Air Madagascar* din punctul de vedere al siguranței. Echipa a remarcat că, în cazul programului de supraveghere a activităților *Air Madagascar* adoptat pentru 2013, s-au efectuat numai 60 % dintre inspecțiile prevăzute în domeniul operațiunilor și al acordării licențelor, luate împreună, și mai puțin de 25 % dintre cele prevăzute în domeniul navigabilității. Analiza inspecțiilor efectuate de ACM a arătat, de asemenea, că fuseseră închise constatări pe baza planurilor de acțiuni corective și nu pe baza unei verificări a punerii în aplicare a respectivelor acțiuni.
- (69) ACM a invocat lipsa de resurse calificate corespunzător drept cauză principală a faptului că nu a reușit să pună în aplicare, în mod corect, un program adecvat de supraveghere. Acest aspect fusese deja discutat în cadrul Comitetului pentru Siguranță Aeriană în noiembrie 2012. La momentul respectiv, după cum se descrie în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1146/2012 al Comisiei ⁽²⁾, ACM a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană că încheiasse un contract pe doi ani pentru a obține asistență tehnică externă în sprijinul îndeplinirii obligațiilor sale de supraveghere în materie de siguranță. Echipa a observat în timpul vizitei că respectivul contract fusese suspendat la 6 luni de la data intrării sale în vigoare.

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2011 al Comisiei din 19 aprilie 2011 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aeriени care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 104, 20.4.2011, p. 10).

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1146/2012 al Comisiei din 3 decembrie 2012 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aeriени care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 333, 5.12.2012, p. 7).

- (70) În cadrul vizitei efectuate la *Air Madagascar*, echipa a evaluat punerea în aplicare a planului de acțiuni corective și preventive elaborat de acest transportator aerian ca răspuns la restricțiile de exploatare impuse prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2011. Echipa a primit dovezi referitoare la îmbunătățirile realizate de transportatorul aerian în privința sistemelor de management al navigabilității aeronavelor, de documentare și de control al calității. Sistemele menționate au fost identificate de transportatorul aerian ca fiind cele mai deficitare, după cum a arătat analiza cauzelor fundamentale efectuată pe rezultatele programului SAFA.
- (71) Evaluarea realizată de echipă nu a evidențiat existența niciunei constatări majore în domeniul operațiunilor și nici în cel al acordării de licențe, dar s-au conturat unele îngrijorări în domeniul navigabilității, ceea ce a relevat că mai erau încă necesare îmbunătățiri ale proceselor instituite de transportatorul aerian. În plus, numărul și natura recomandărilor pe care echipa a trebuit să le adreseze *Air Madagascar* au subliniat dependența transportatorului aerian de rezultatele activităților de supraveghere desfășurate de terți pentru îmbunătățirea continuă a sistemelor sale de siguranță.
- (72) Pentru a soluționa constatările făcute pe parcursul vizitei UE de evaluare a siguranței, ACM și *Air Madagascar* au întocmit două planuri diferite de acțiuni corective și preventive.
- (73) În urma solicitării primite din partea ACM și *Air Madagascar* cu privire la reevaluarea restricțiilor de exploatare impuse prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2011, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat ACM și *Air Madagascar* la 26 martie 2014. Cu această ocazie, ACM și *Air Madagascar* au oferit detalii în privința planului de acțiuni corective elaborat pentru a da curs observațiilor primite în timpul vizitei la fața locului. Totodată, ACM a declarat că operațiunile de zbor ale tuturor transportatorilor aerieni certificați în Madagascar, cu excepția *Air Madagascar*, sunt limitate la zboruri interne. În plus, singura derogare de la această regulă o reprezintă zborurile de evacuare medicală. Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au subliniat că orice modificare a acestei politici ar trebui să fie adusă la cunoștința Comisiei.
- (74) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a recunoscut îmbunătățirile făcute de ACM și *Air Madagascar* în ceea ce privește implementarea standardelor internaționale de siguranță, însă, pe baza raportului vizitei UE de evaluare a siguranței și a informațiilor prezentate de ACM și de *Air Madagascar* în cursul audierii de către Comitetul pentru Siguranță Aeriană, acesta s-a văzut nevoit să concluzioneze că încă sunt necesare îmbunătățiri suplimentare, în special în privința activităților de supraveghere desfășurate de ACM. Prin urmare, în conformitate cu criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că *Air Madagascar* ar trebui să rămână în anexa B.
- (75) Statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorului aerian *Air Madagascar* în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Republica Islamică Mauritania

- (76) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012, statele membre au verificat respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin intermediul inspecțiilor la platformă efectuate în cazul aeronavelor transportatorilor aerieni care dețin licențe eliberate de Mauritania. Cea mai recentă analiză SAFA realizată de AESA arată că au fost efectuate unsprezece inspecții în cazul a trei aeronave ale operatorului aerian *Mauritania Airlines International* (MAI). Deși analiza lipsurilor identificate în cursul acestor inspecții SAFA indică o ușoară îmbunătățire, AESA a recomandat statelor participante ca inspecțiile lor să vizeze în continuare acest operator. Cele mai recente astfel de inspecții subliniază o tendință fluctuantă în cazul mai multor constatări, inclusiv din categoria 3 (nivelul de constatare SAFA care poate avea o influență majoră asupra siguranței).
- (77) Comisia și AESA au solicitat informații suplimentare, în special rapoarte periodice privind siguranța, de la autoritățile naționale din Mauritania (ANAC) și de la MAI în ceea ce privește măsurile luate în domeniul siguranței. În cele din urmă, MAI a trimis informații preliminare referitoare la implementarea și funcționarea sistemului său de management al siguranței.
- (78) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a luat notă de faptul că ANAC și MAI ar trebui să continue îmbunătățirea situației, mai ales în ceea ce privește transmiterea de informații privind siguranța către Comisie. Comisia a menționat că va reitera față de Mauritania importanța angajamentelor pe care aceasta și le-a asumat în ceea ce privește planul său de acțiuni corective, precum și necesitatea de a efectua o analiză a cauzelor fundamentale și de a transmite rapoartele periodice pe care ANAC și MAI trebuie să le furnizeze.
- (79) Prin urmare, în conformitate cu criteriile comune, se apreciază că, în această etapă, nu există niciun motiv pentru modificarea listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Republica Islamică Mauritania. În cazul în care rezultatele viitoarelor inspecții la platformă SAFA sau orice alte informații relevante în materie de siguranță vor indica o degradare a standardelor de siguranță sub un nivel acceptabil, Comisia va fi nevoită să ia în considerare luarea de măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Mozambic

- (80) Autoritățile competente din Mozambic (IACM) au raportat cu privire la implementarea în curs a planului de acțiuni corective deus la OACI și aprobat de această organizație. Ultimul raport privind progresele, primit de Comisie și AESA într-o teleconferință la 26 februarie 2014 și sprijinit printr-o serie de documente justificative prezentate la 13 martie 2014, arată că IACM a continuat să lucreze la actualizarea cadrului legal, consolidând cerințele privind raportarea obligatorie și voluntară a evenimentelor, investigarea accidentelor și a incidentelor, interceptarea aeronavelor și instituirea un program național de siguranță. Separarea autorității de reglementare de furnizorii de servicii este în curs, în prezent având loc transferul activităților de informare aeronautică de la IACM la furnizorul de servicii de navigație aeriană (ANSP) existent, și anume Aeroportos de Moçambique. Recrutarea și pregătirea personalului continuă, cu scopul de a consolida mai mult capacitatea de supraveghere, în principal în domeniul operațiunilor și al acordării de licențe, al navigării și al aerodromurilor, al navigabilității, al reglementării și aplicării legii, al acordurilor privind transportul aerian, al managementului traficului aerian și comunicațiilor, al navigației și al supravegherii. Revalidarea licențelor întregului personal al serviciilor de trafic aerian este în curs de desfășurare și se va încheia până în iunie 2014. Procesul de certificare ca aerodrom a aeroportului Maputo va demara în 2014 și va fi urmat de alte astfel de procese pentru trei aeroporturi care deservește traficul internațional. Certificarea ANSP va începe în septembrie 2014 și se va baza pe reglementările actualizate existente până la sfârșitul lunii martie 2014.
- (81) IACM a continuat să abordeze constatările USOAP deschise în ceea ce privește întrebările de protocol asociate, iar majoritatea reglementărilor și procedurilor necesare în sprijinul răspunsurilor au fost elaborate și încărcate cu ajutorul instrumentului online CMA al OACI. Urmează ca OACI să valideze aceste acțiuni.
- (82) Bugetul IACM pentru 2014 a fost majorat cu aproape 20 %, ceea ce demonstrează continuitatea sprijinului politic și angajamentul de a consolida capacitatea și eficacitatea acestei autorități.
- (83) Una dintre aeronavele operatorului aerian *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)* s-a prăbușit la 29 noiembrie 2013. Este vorba despre un Embraer ERJ-190, care efectua un zbor de la Maputo la Luanda și care s-a prăbușit în Namibia, provocând decesul tuturor celor aflați la bord (28 de pasageri — inclusiv 6 de cetățeni ai UE — și 6 membri ai echipajului). Comisia de investigare a accidentelor din Namibia a emis raportul preliminar de investigație a accidentului la 9 ianuarie 2014, iar concluziile preliminare ale acestuia indică acțiunea intenționată a căpitănelui. Raportul final de investigație a accidentului este așteptat înainte de sfârșitul anului 2014.
- (84) IACM a raportat, de asemenea, că transportatorul aerian LAM a continuat implementarea fazelor avansate, în special a fazei III, ale sistemului său de management al siguranței (SMS). Ca primă reacție la prăbușirea aeronavei, LAM a consolidat procedurile operaționale pentru a se asigura că în carlingă există doi membri ai echipajului în orice moment și în toate fazele zborului.
- (85) IACM a solicitat efectuarea unei ICVM a OACI în vederea avizării progreselor în ceea ce privește implementarea PAC, iar, în prezent, se planifică realizarea unei astfel de misiuni în toamna anului 2014.
- (86) Totodată, IACM a raportat că a continuat procesul de recertificare a transportatorilor aerieni în conformitate deplină cu standardele și practicile recomandate ale OACI. Până în prezent, au fost recertificați conform listei furnizate de IACM 13 transportatori aerieni (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A., MEX-Moçambique Expresso SARL, ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda, CPY-Cropsprayers, CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda, KAY-Kaya Airlines Lda, SAM-Solenta Aviation Mozambique SA, HCP-Helicópteros Capital Lda, SAF-Safari Air Lda, CRA-CR Aviation Lda, COA-Coastal Aviation, TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda și OHI-Omni Helicópteros International Lda*). Dat fiind că IACM nu a reușit să furnizeze dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a celor 13 transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, se consideră că, potrivit criteriilor comune, toți acești transportatori aerieni ar trebui incluși în anexa A.
- (87) IACM a suspendat AOC deținute de trei transportatori aerieni (*Emilio Air Charter Lda, Aero-Serviços SARL și Unique Air Charter Lda*) ale căror procese de recertificare nu progresau în mod corespunzător și le-a imobilizat fotele la sol. Dat fiind că o suspendare nu are caracter definitiv și că IACM nu a reușit să furnizeze dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a celor trei transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, se consideră că, potrivit criteriilor comune, toți acești transportatori aerieni ar trebui incluși în anexa A.
- (88) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au salutat progresele semnificative raportate de IACM în ceea ce privește remedierea deficiențelor identificate de OACI și a încurajat această autoritate să își continue eforturile în vederea definitivării activității lor de creare a unui sistem aviatic pe deplin conform cu standardele internaționale.

Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au recunoscut și au salutat, de asemenea, îmbunătățirile durabile raportate de LAM în ceea ce privește eforturile sale susținute de a adera la standardele internaționale de siguranță și de a le adopta. Recunoscând progresele semnificative deja realizate, precum și progreselor așteptate în continuare, se estimează că ar putea avea loc o misiune UE de evaluare a siguranței în al patrulea trimestru al anului 2014.

Transportatori aerieni din Nepal

- (89) În urma adoptării Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1264/2013 al Comisiei ⁽¹⁾, toți transportatorii aerieni certificați în Nepal au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei.
- (90) În perioada 3-8 februarie 2014, Comisia, asistată de experți AESA și din statele membre, a efectuat o vizită de evaluare în Nepal pentru a evalua mai aprofundat capacitățile autorității competente din Nepal (CAAN) și ale mai multor transportatori aerieni nepalezi, cu scopul de a determina dacă ar fi posibilă o relaxare a interdicției de exploatare. Evaluările au vizat transportatorii aerieni *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* și *Sita Air*.
- (91) Comisia a prezentat raportul vizitei de evaluare Comitetului pentru Siguranță Aeriană. Principalele concluzii cu privire la evaluarea transportatorilor aerieni au fost că *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* și *Yeti Airlines* au putut da dovadă de o bună înțelegere a aspectelor legate de managementul siguranței și că au furnizat dovezi ce arătau conformitatea cu reglementările naționale în materie de siguranță, dar *Sita Air* nu a fost în măsură să își demonstreze capacitatea de a desfășura operațiuni în condiții de siguranță și nici menținerea completă a navigabilității aeronavelor operate. În plus, operatorul în cauză nu a reușit să pună în întregime în aplicare toate recomandările de siguranță ce au urmat accidentului mortal din 2012, respectivul operator nefolosind un simulator în nicio parte a pregătirii oferite.
- (92) În privința *Nepal Airlines Corporation*, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a luat notă de faptul că, deși exista un cadru de bază pentru managementul siguranței, operatorul avea nevoie să stabilească metode mai eficiente de promovare a siguranței, să îmbunătățească raportarea și analiza, precum și să își impună obiective de performanță în materie de siguranță pentru a atinge și a cuantifica „nivelul acceptabil de siguranță” promis de politica sa de siguranță. Comitetul pentru Siguranță Aeriană a luat deopotrivă notă de planurile ambițioase de extindere ale *Nepal Airlines Corporation*, printre care se numără adăugarea a trei noi tipuri de aeronave la flota sa în termen de un an, și a afirmat că aceste planuri trebuie gestionate în mod corespunzător pentru a limita riscurile la adresa siguranței.
- (93) În plus, la 16 februarie 2014 a avut loc un accident mortal care a implicat o aeronavă aparținând *Nepal Airlines Corporation* și în care au decedat toate cele 18 persoane de la bord, inclusiv un cetățean al Uniunii. La 3 martie 2014, Comisia a adresat o scrisoare către CAAN prin care a solicitat informații despre accident și despre măsurile luate de CAAN pentru a preveni astfel de accidente în viitor. CAAN a răspuns prin scrisoarea datată 18 martie 2014, explicând măsurile pe care le luase. Cu toate acestea, informațiile nu au fost considerate adecvate deoarece, pe baza lor, Comisia nu a putut să evalueze dacă măsurile luate de CAAN erau corespunzătoare în raport cu gravitatea accidentului.
- (94) În ceea ce privește CAAN, evaluarea a scos la iveală deficiențe grave, în special în domeniul pregătirii și acordării de licențe pentru personal, al certificării transportatorilor aerieni, precum și al supravegherii operațiunilor aeriene.
- (95) În domeniul pregătirii și acordării de licențe pentru piloți, s-a constatat că autoritățile competente nu au respectat dispozițiile anexei 1 a OACI, în special cu privire la aprobarea organizațiilor de pregătire, cunoștințele teoretice, validarea licențelor străine și dispozitivele sintetice de zbor. Prin urmare, nu se poate garanta că piloții sunt îndeajuns de calificați pentru sarcinile care le revin în conformitate cu standardele OACI aplicabile.
- (96) Din cauza acestor deficiențe, nu se poate certifica faptul că transportatorii aerieni evaluați, care se bazează pe certificarea și acordarea de licențe de către CAAN, respectau standardele relevante ale OACI.
- (97) OACI a desfășurat o ICVM în iulie 2013, care a relevat o SSC legată de operațiunile cu aeronave. Acțiunile prevăzute în planul inițial de acțiuni corective depus la OACI de CAAN în vederea corectării deficiențelor remarcate în cadrul SSC nu au fost realizate în intervalul de timp stipulat, iar SSC nu a fost înlăturată. Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au remarcat de asemenea că, potrivit OACI, continuau să existe lipsuri semnificative în materie de implementare care afectau capacitatea țării în ceea ce privește legislația primară din domeniul aviației și reglementările aeronautice civile, organizarea aviației civile, precum și pregătirea și acordarea de licențe pentru personal.

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1264/2013 al Comisiei din 3 decembrie 2013 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 326, 6.12.2013, p. 7).

- (98) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au recunoscut că s-au înregistrat unele progrese la CAAN de la auditul OACI din 2009 și de la ICVM a OACI din 2013, introducându-se modificări ale legii aviației, precum și cerințe, manuale și proceduri noi, dar și revizuite. Multe dintre aceste schimbări erau însă nefinalizate și trebuiau totodată efectuate într-un mod durabil.
- (99) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au recunoscut dificultățile întâmpinate de CAAN pentru a face progrese durabile și au încurajat acordarea de asistență tehnică de către Uniune și statele membre. Comisia și-a reiterat angajamentul de a evalua posibilitățile de extindere a programului de cooperare tehnică deja existent între CAAN și AESA.
- (100) Având în vedere raportul vizitei UE de evaluare la fața locului, SSC a OACI rămasă nerezolvată și faptul că, de la ultima informare, a avut loc un alt accident mortal, Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au concluzionat că autoritățile competente din Nepal nu pot să implementeze corespunzător și nici să asigure respectarea standardelor internaționale de siguranță relevante la un nivel care să poată susține relaxarea interdicției de exploatare impusă unuia sau mai multor transportatori aerieni.
- (101) Prin urmare, potrivit criteriilor comune, se apreciază că în această etapă nu există niciun motiv pentru modificarea listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Nepal.

Transportatori aerieni din Filipine

- (102) Comisia a invitat reprezentanții autorității aeronautice civile din Filipine (CAAP) și transportatorul aerian *Cebu Pacific Air* să participe la o reuniune tehnică, organizată la 28 ianuarie 2014, pentru a discuta mai în detaliu acțiunile în materie de siguranță și alți factori relevanți legați de ieșirea de pe pistă care a avut loc la aeroportul internațional Davao la 2 iunie 2013.
- (103) La reuniune au participat Comisia, experți ai AESA și ai statelor membre, precum și înalți reprezentanți ai CAAP și ai *Cebu Pacific Air*.
- (104) CAAP a oferit detalii despre supravegherea reglementară exercitată asupra *Cebu Pacific Air*. În cadrul acestei activități, la 20 iunie 2013, Consiliul de supraveghere și de reglementare al CAAP a adresat o scrisoare directorului executiv al *Cebu Pacific Air*, în care erau detaliate acțiunile corective ale CAAP ca urmare a accidentului respectiv. Acțiunile presupuneau ca directorii și gestionarii de stații responsabili ai *Cebu Pacific Air* să efectueze o reevaluare cu accent pe exploatare, pe sistemul de management al siguranței și pe cultura corporativă. CAAP a raportat, de asemenea, că trebuia să efectueze o eșantionare aleatorie a capacităților echipajelor de zbor în situații neobișnuite pe simulatoare de zbor. Din punct de vedere organizațional, transportatorul aerian a fost încurajat să își adapteze politica privind timpul de rotație a aeronavelor de la 30 la 45 de minute.
- (105) La 4 octombrie 2013, *Cebu Pacific Air* a răspuns la scrisoarea din 20 iunie 2013, oferind un rezumat al acțiunilor deja efectuate. Printre acțiunile respective se numărau revizuirea structurii organizaționale a transportatorului, pregătirea în domeniul SMS pentru întregul personal, crearea unor grupuri de acțiune în materie de siguranță în cadrul tuturor departamentelor în ceea ce privește gestionarea operațiunilor și efectuarea de evaluări aleatorii pe simulatoare de zbor în centrul de pregătire al transportatorului aerian, între 3 și 19 iulie 2013. Transportatorul aerian a oferit detalii specifice referitoare la schimbările aduse în domeniul pregătirii, inclusiv al pregătirii orientate pe zborul de linie (*Line Orientated Flight Training* — „LOFT”), și la faptul că echipajele urmau să beneficieze de pregătire îmbunătățită pe simulatoare de zbor, alternând LOFT cu verificări ale competențelor. Totodată, acesta a răspuns recomandării organizaționale referitoare la timpul de rotație a aeronavelor, afirmând că se va schimba la 45 de minute în sezonul de iarnă 2013.
- (106) În plus, la 2 august 2013, CAAP a scris tuturor transportatorilor aerieni din Filipine cu privire la investigația privind siguranța efectuată pe aeronavele Airbus 319/320, invocând nevoia de măsuri proactive și incluzând detalii despre pregătirea în domeniul apropierea de neprecizie și al aterizării întrerupte pe care transportatorii aerieni ar trebui să o efectueze. *Cebu Pacific Air* a răspuns la 4 octombrie 2013, indicând schimbările pe care le efectuase în acest sens.
- (107) Mai mult, biroul Consiliului de investigare și anchetă a accidentelor aviatice (AAIIB) din Filipine a declanșat o anchetă cu privire la ieșirea de pe pistă a aeronavei *Cebu Pacific Air* care a avut loc la Davao în data de 2 iunie 2013. La 13 decembrie 2013, responsabilul cu ancheta a informat directorul pe probleme de siguranță al *Cebu Pacific Air* că investigația era în curs, furnizându-i totodată porțiuni din textul proiectului de raport final, precum și informațiile disponibile referitoare la concluziile și recomandările adresate atât CAAP, cât și *Cebu Pacific Air*.

- (108) CAAP a pus în aplicare un program de supraveghere sporită a *Cebu Pacific Air*. Programul anual de inspecții minim necesar a fost majorat de la 34 de inspecții de supraveghere prevăzute pentru 2013 la un total de 62 de astfel de inspecții.
- (109) Cu privire la accidentul care a avut loc la 2 iunie 2013, *Cebu Pacific Air* a oferit un rezumat al acțiunilor întreprinse. Printre acestea se numărau răspunsurile trimise CAAP în cursul anchetei și detaliile referitoare la controlul și supravegherea exploatării. Acțiunile suplimentare citate includeau detalii privind analiza datelor de zbor și programul de reducere a ieșirilor de pe pistă al transportatorului aerian. Programul a fost împărțit în acțiuni imediate, pe termen mediu și pe termen lung, o componentă-cheie fiind reprezentată de detaliile furnizate despre un program de sprijin Airbus. În ceea ce privește acest program de sprijin, s-a efectuat o vizită operațională extinsă, care a inclus o analiză a datelor de zbor, dar și observații referitoare la zbor și la simulatoarele de zbor.
- (110) *Cebu Pacific Air* și CAAP au oferit de asemenea detalii cu privire la un program, în curs de desfășurare, de modernizare a procedurilor de apropiere pentru navigația RNAV și la modificările tehnice și la nivel de infrastructură care fuseseră deja efectuate. S-a înțeles că planul pe termen mediu este de a înlocui o mare parte dintre mijloacele existente de apropiere de neprecizie aflate la sol, ca parte a pachetului global de măsuri de reducere a ieșirilor de pe pistă.
- (111) CAAP a furnizat, totodată, mai multe detalii privind punerea în serviciu a aparatelor Airbus A 330 în flota *Cebu Pacific Air*, indicând faptul că transportatorul aerian, parte a modificării AOC-ului asociat, a fost obligat să efectueze 100 de ore de zbor de testare pe rută în Asia în cadrul unor operațiuni de transport aerian necomercial, înainte de a i se permite efectuarea de operațiuni lucrative. *Cebu Pacific* nu a primit din partea CAAP o aprobare pentru operațiuni pe rază extinsă cu avioane bimotoare (ETOPS), fiind așteptate rezultatele unei evaluări mai amănunțite și dobândirea de experiență operațională.
- (112) La reuniunea tehnică din 28 ianuarie 2014, pe baza unor întrebări detaliate, au fost furnizate informații cu privire la istoricul incidentelor recente al *Cebu Pacific Air*. Două dintre incidentele discutate au implicat o ieșire de pe pistă a unei aeronave ATR la Davao în data de 2 iunie 2013 și a unei aeronave Airbus 319 la Manila în data de 13 iunie 2013. În ambele cazuri, aeronavele s-au întors pe pistă după abaterea de la aceasta. În cadrul prezentării sale, CAAP a prezentat și o sinteză a accidentelor și incidentelor din perioada 2010-2013 în ceea ce privește transportatorii aeriени certificați în Filipine.
- (113) *Cebu Pacific Air* a oferit de asemenea detalii cu privire la flota sa actuală, precum și la planurile de extindere a flotei și a rutelor.
- (114) În cursul reuniunii din 28 ianuarie 2014, atât CAAP, cât și *Cebu Pacific Air* au prezentat informații la zi despre răspunsurile lor cu privire la observațiile făcute în timpul vizitei UE de verificare la fața locului, care a avut loc între 3 și 7 iunie 2013.
- (115) La 26 martie 2014, CAAP și *Cebu Pacific Air* au fost audiate de Comitetul pentru Siguranță Aeriană. CAAP a furnizat detalii privind pregătirea de informare cu privire la supravegherea sistemului de management al siguranței de care beneficiază inspectorii săi. În plus, CAAP a raportat Comisiei că realizase achiziții publice de tehnologie a informațiilor (IT) pentru sistemele sale de supraveghere și de control. CAAP a prezentat în ansamblu stadiul programului de siguranță națională al Filipinelor. În ceea ce privește supravegherea pe care o desfășoară în cazul *Cebu Pacific Air*, drept urmare a reuniunii tehnice din 28 ianuarie 2014, CAAP a subliniat că dispunea de un program de supraveghere sporită.
- (116) La audierea de către Comitetul pentru Siguranța Aeriană din 26 martie 2014, *Cebu Pacific Air* a oferit detalii cu privire la structura sa organizațională actuală și a afirmat că, începând cu ianuarie 2014, exploata 50 de aeronave, printre care 3 Airbus A330. Transportatorul aerian a furnizat un extras din registrul privind identificarea pericolelor și riscurile, inclusiv detalii despre măsurile de combatere pe care le luase în acest sens, precum și obiectivele și țintele sale în materie de siguranță pentru 2014. *Cebu Pacific Air* a raportat Comitetului pentru Siguranță Aeriană că rata sa de extracție a datelor FDA era de 94 %. Transportatorul aerian a făcut o prezentare de ansamblu a sistemului său de evaluare și management al siguranței, precum și o analiză detaliată pe care o efectuase pe baza datelor referitoare la aterizările întrerupte și apropierea nestabilizate. Totodată, *Cebu Pacific Air* a furnizat detalii în ceea ce privește cultura în materie de raportare ce caracterizează organizația sa, indicând că există un sistem de raportare confidențială. În plus, *Cebu Pacific Air* a oferit detalii despre programul său actual de management al resurselor echipajului (CRM). *Cebu Pacific Air* a prezentat Comitetului pentru Siguranță Aeriană detalii cu privire la cerințele sale de experiență a piloților comandanți pentru flotele Airbus utilizate atât pentru curse lungi, cât și scurte.
- (117) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a luat notă de faptul că *Philippine Airlines* și-a reluat cursele către Uniune la 4 noiembrie 2013, în urma eliminării sale din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei, în iulie 2013. De la reluarea serviciilor către Uniune, rapoartele de inspecție SAFA la platformă nu indică tendințe nefavorabile care ar putea constitui un motiv de îngrijorare.

- (118) Ținând cont de dovezile prezentate în ceea ce privește supravegherea desfășurată de CAAP în cazul *Cebu Pacific Air* și capacitatea *Cebu Pacific Air* de a respecta reglementările relevante de siguranță a aviației, precum și de declarațiile făcute de autoritatea menționată și de transportatorul aerian în cursul audierii în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană, se apreciază că, în conformitate cu criteriile comune, *Cebu Pacific Air* ar trebui scutit de interdicția de exploatare impusă tuturor transportatorilor aerieni înmatriculați în Filipine și ar trebui eliminat din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei.
- (119) Statele membre au convenit să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante de către *Philippine Airlines* și *Cebu Pacific Air*, 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

- (120) 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 transportatorilor aerieni ruși în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (121) În scopul de a confirma că problemele constatate în cursul inspecțiilor SAFA sunt tratate în mod adecvat, Comisia, asistată de AESA și de statele membre, s-a întâlnit la 10 martie 2014 cu reprezentanți ai Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse (FATA). La reuniune au fost invitați și reprezentanți ai transportatorului aerian *Kogalymavia*, pentru a raporta cu privire la măsurile corective luate de acest transportator aerian în vederea îmbunătățirii siguranței zborurilor de la consultările anterioare din noiembrie 2013.
- (122) În cursul reuniunii, FATA a subliniat faptul că cele mai recente rezultate ale inspecțiilor SAFA la platformă efectuate asupra transportatorilor aerieni ruși care efectuează zboruri către Uniune nu au oferit niciun motiv de îngrijorare, dar a indicat faptul că, în cazul constatărilor repetitive sau cu importanță majoră, a intervenit efectuând inspecții inopinate și a controlat îndeaproape soluționarea constatărilor. FATA a mai informat că, în urma unui audit cuprinzător al biroului regional din Tatarstan și al tuturor transportatorilor aflați sub supravegherea acestui birou, au fost revocate certificatele de operator aerian ale *Tulpar Airlines* și *Tatarstan Airlines* din cauza unor deficiențe majore identificate în modul lor de efectuare a managementului siguranței. În privința *Kogalymavia*, FATA a declarat că, în urma raportului său ridicat de constatări SAFA pentru 2013, transportatorul aerian fusese supus mai multor inspecții inopinate în ultimele patru luni. Conform FATA, în prezent transportatorul aerian a închis toate constatățile anterioare și este capabil să efectueze zboruri interne și internaționale în condițiile înscrise în AOC-ul său.
- (123) În cadrul reuniunii, *Kogalymavia* a susținut o prezentare despre acțiunile corective în curs de desfășurare. Transportatorul aerian a declarat că performanța sa SAFA s-a îmbunătățit, raportul constatărilor scăzând la 3,49, și că realizase modificări tehnice și structurale majore, precum: lansarea unui plan de anvergură în domeniul reamenajării interioare a cabinelor; subcontractarea tuturor activităților de organizație de menținere a navigabilității către o organizație aprobată de AESA; reorganizarea lanțului său de aprovizionare cu piese de schimb; crearea unui Centru de control al mentenanței; înlocuirea majorității personalului afectat departamentului de mentenanță și numirea unui nou inginer-șef, cu experiență corespunzătoare.
- (124) Pe baza informațiilor primite în cursul acestor consultări, s-a ajuns la concluzia că nu era necesară o audiere în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană a autorităților aeronautice ruse, și nici a transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă. S-a solicitat FATA să asigure monitorizarea sporită a mai multor transportatori aerieni cu un raport ridicat al constatărilor SAFA și să informeze Comisia în acest sens. În ceea ce privește *Kogalymavia*, Comisia a indicat faptul că, în ciuda îmbunătățirilor de care a luat notă, mai trebuiau validate sustenabilitatea măsurilor luate de operator și eficiența sistemului acestuia de management al siguranței.
- (125) Prin urmare, în conformitate cu criteriile comune, s-a apreciat că, în această etapă, nu există niciun motiv pentru modificarea listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Federația Rusă. Totuși, dacă vor apărea informații pertinente privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

- (126) Performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă care efectuează zboruri în Uniune trebuie atent monitorizate în continuare. Dacă rezultatele inspecțiilor la platformă 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 Sudan

- (127) Comisia a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la participarea sa la evenimentul aviatic organizat de Autoritatea Aeronautică Civilă din Sudan (SCAA) în Khartoum la 5 și 6 decembrie 2013. Participarea la acest eveniment i-a permis Comisiei să constate că SCAA a fost restructurată și că se bucură de sprijin politic pentru a face noi investiții în siguranță. Acest sprijin a fost declarat public de ministrul sudanez responsabil cu aviația civilă în fața comunității aviatice locale și a reprezentanților OACI.
- (128) Autoritățile sudaneze au înregistrat progrese evidente către statutul de autoritate credibilă, în special datorită bugetului mai mare care a permis SCAA să angajeze personal specializat și să ofere o pregătire corespunzătoare personalului său.
- (129) Aceste îmbunătățiri trebuie să aibă loc la nivelul transportatorilor aerieni care dețin un AOC sudanez. Doi dintre ei, *Sudan Airways* și *Nova Airways*, și-au îmbunătățit standardele și și-au supus procedurile unui audit.
- (130) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au salutat aceste eforturi în curs. Atunci când SCAA va considera că transportatorii săi aerieni au elaborat proceduri solide în conformitate cu standardele internaționale, Uniunea va putea avea în vedere efectuarea unei misiuni de verificare la fața locului.
- (131) Prin urmare, se apreciază că în această etapă nu există niciun motiv pentru modificarea listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Sudan.

Transportatori aerieni din Regatul Swaziland

- (132) În urma auditului USOAP din 2007, autoritățile aeronautice civile din Swaziland (SWACAA) au solicitat OACI un nou cod de țară și au radiat toate înmatriculările existente anterior. De asemenea, SWACAA a revocat toate AOC-urile eliberate anterior, în prezent neexistând niciun AOC valabil în țară.
- (133) Din decembrie 2009, când și-a început mandatul noul director general, SWACAA a demonstrat un angajament clar de a remedia constatările USOAP al OACI din 2007. SWACAA a obținut un nou cod de țară OACI (3DC) pentru înmatricularea aeronavelor.
- (134) S-a declanșat o reformă amplă a întregii funcții de control și deja s-au înregistrat evoluții importante: s-a realizat o reformulare a cadrului juridic, separarea între autoritatea de reglementare și furnizorul de servicii este în curs de desfășurare, au fost semnate și sunt în vigoare diverse parteneriate cu țările vecine.
- (135) La 21 ianuarie 2014, Comisia a invitat SWACAA la o întâlnire de consultare tehnică organizată în Bruxelles, în data de 27 ianuarie 2014. După ce inițial acceptase invitația, SWACAA a refuzat ulterior participarea, solicitând să i se acorde mai mult timp pentru a se pregăti mai bine.
- (136) AESA a efectuat o misiune de asistență tehnică între 10 și 14 martie 2014. Obiectivele principale ale misiunii au fost să ofere SWACAA asistență pentru a sprijini eforturile în curs menite să consolideze capacitățile acesteia, precum și să furnizeze orientări suplimentare cu privire la cele mai bune modalități de a aborda acțiunile deschise de auditul USOAP al OACI. Deși nu a realizat un audit, misiunea de asistență tehnică a AESA a identificat un număr semnificativ de îmbunătățiri importante.
- (137) La 26 martie 2014, SWACAA a apărut în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană. SWACAA a arătat că, în prezent, implementează planul revizuit de acțiuni corective convenit cu OACI în mai 2013. În cadrul acestui plan de acțiuni corective, cu ajutorul unui puternic sprijin și angajament politic și al unei finanțări sporite, s-au alocat resurse mari recrutării și pregătirii corespunzătoare ale personalului. SWACAA a beneficiat și de sprijinul acordat de un proiect al biroului de cooperare tehnică al OACI, menit să asigure pregătire, sprijin juridic și organizațional și consolidarea capacităților funcției de supraveghere. Experții OACI implicați în acest proiect estimează în prezent

nivelul de absență a implementării efective la 40 %, având ca țintă o proporție de 35 % la finalul proiectului (la sfârșitul lunii iunie 2014). Ca efort suplimentar în vederea asigurării sustenabilității după încheierea proiectului, începând din iulie 2014, Swaziland va găzdui sediul Organizației de Siguranță a Aviației a Comunității de Dezvoltare a Africii Australe (SASO). Experții OACI au declarat totodată că SWACAA nu recunoaște ca aflându-se sub supravegherea sa nicio aeronavă cu vechiul cod de țară OACI (3D) în scopul înmatriculării.

- (138) SWACAA a abordat și a răspuns la majoritatea întrebărilor de protocol deschise și a furnizat documente justificative prin intermediul instrumentului online CMA al OACI. Aceste acțiuni sunt în curs de validare de către OACI, drept care performanța oficială este aceeași ca în 2007, în ciuda îmbunătățirilor semnificative realizate de atunci.
- (139) SWACAA a solicitat efectuarea unei ICVM în noiembrie 2014 pentru a obține validarea OACI pentru numeroasele acțiuni corective deja executate.
- (140) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au salutat angajamentul SWACAA de a implementa planul revizuit de acțiuni corective și progresele importante realizate deja și au încurajat SWACAA să își continue eforturile de creare a unui sistem aeronautic pe deplin conform cu standardele OACI.
- (141) Având în vedere că deja s-a realizat o consolidare semnificativă a funcției de control, faptul că nu mai există AOC-uri și faptul că cererea de noi AOC-uri crește într-un ritm lent, în conformitate cu criteriile comune, se apreciază că Regatul Swaziland ar trebui eliminat din lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (142) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană vor continua să monitorizeze îndeaproape capacitatea SWACAA de a-și îndeplini în totalitate responsabilitățile de supraveghere. Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană solicită SWACAA să înștiințeze Comisia în privința fiecărui AOC nou emis sau modificat. În cazul în care vor apărea informații pertinente privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Yemen

- (143) La 25 iunie 2013 s-a publicat raportul oficial de investigare a accidentului care a avut loc în Moroni, Insulele Comore, la 29 iunie 2009 în ceea ce privește transportatorul aerian *Yemen Airways (Yemenia)*. În acest raport s-au făcut trei recomandări principale: în primul rând, ca autoritățile comoriene să introducă măsuri permanente de urgență adaptate cercetării și salvării ulterioare producerii unui accident al unei aeronave pe mare în apropierea aerodromurilor sale; în al doilea rând, ca autoritățile din Yemen să se asigure că toate echipajele care efectuează zboruri către Moroni sunt pregătite corect pentru executarea de manevre de zbor la vedere aplicând proceduri obligatorii privind traiectul (MVI); în al treilea rând, autoritățile din Yemen să reexamineze pregătirea piloților transportatorului *Yemenia*, în special în ceea ce privește capacitatea lor de a reacționa în situații de urgență.
- (144) La 7 noiembrie 2013, autoritatea meteorologică și aeronautică civilă din Yemen (CAMA) a adresat o scrisoare Comisiei. Aceasta cuprindea unele detalii despre acțiunile în materie de siguranță executate în privința accidentului menționat. Comitetul pentru Siguranță Aeriană a fost informat în legătură cu aceste acțiuni și cu evoluțiile aferente în cadrul reuniunii sale din noiembrie 2013.
- (145) Comisia a organizat o reuniune tehnică ce a avut loc la 9 ianuarie 2014, la Bruxelles. La aceasta au participat Comisia, experți ai AESA și ai statelor membre, precum și reprezentanți ai CAMA și ai *Yemenia*.
- (146) La 17 decembrie 2013, înaintea reuniunii tehnice, Comisia a transmis CAMA o serie de întrebări specifice în ceea ce privește nu numai raportul referitor la accident, ci și responsabilitățile mai largi ale CAMA în domeniul supravegherii din punctul de vedere al siguranței a transportatorilor aerieni certificați în Yemen. Comisia a trimis CAMA și o serie de întrebări specifice care trebuiau transmise transportatorului *Yemenia*. Ambele seturi de întrebări au fost concepute pentru a ajuta Comisia în procesul de evaluare a calității răspunsurilor, atât din partea CAMA, cât și a *Yemenia*, la recomandările cuprinse în raportul referitor la accident.
- (147) Ca răspuns la recomandările specifice făcute autorităților yemenite, CAMA a explicat că acțiunile sale includeau intensificarea supravegherii în materie de siguranță a transportatorului *Yemenia*, inclusiv creșterea numărului de inspecții în cabină și în carlingă, și că ordonase transportatorului *Yemenia* să efectueze verificări ale calificărilor de linie și de aeroport în cazul tuturor echipajelor care efectuează zboruri către aeroporturi de categoria „C”. Printre acțiunile suplimentare, CAMA a ordonat transportatorului *Yemenia* să ofere mai frecvent pregătire pentru revenire din angajare și pentru restabilirea atitudinii normale de zbor.

- (148) Ca răspuns la recomandările specifice adresate *Yemenia*, transportatorul aerian a explicat că efectuase modificări la nivelul titularilor de posturi de conducere și cu atribuții legate de certificatele de operator aerian, precum și o revizuire a politicilor și procedurilor, cu modificările aferente. Au fost de asemenea menționate îmbunătățiri în domeniul auditului, al pregătirii și al punerii în aplicare. În plus, *Yemenia* subliniat încă o dată că pregătirea pentru procedurile de urgență pentru echipaje în cadrul pregătirii periodice pe simulator se realiza în conformitate cu programa de instruire Airbus.
- (149) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit mai multe detalii cu privire la discuțiile tehnice care au apărut în timpul reuniunii, dar și un rezumat al documentației depuse atât de CAMA, cât și de *Yemenia*.
- (150) În conformitate cu criteriile comune, se apreciază că, în această etapă, nu există niciun motiv pentru modificarea listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Yemen. Cu toate acestea, performanța în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Yemen, inclusiv a *Yemenia*, va continua să fie monitorizată îndeaproape. Dacă vor apărea informații potrivit cărora nu se respectă standardele internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (151) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante de către transportatorii aerieni certificați în Yemen, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Zambia

- (152) Comisia a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la corespondența recentă primită de la autoritățile din Zambia, printre care scrisoarea din 10 decembrie 2013 din partea Ministerului Transporturilor. Această scrisoare confirma primirea scrisorii anterioare din partea Comisiei din 1 octombrie 2013, care a oferit îndrumări cu privire la domeniile asupra cărora ar trebui să se concentreze autoritățile pentru a realiza noi progrese și îmbunătățiri.
- (153) Scrisoarea din 10 decembrie 2013 transmisă de autoritățile din Zambia a informat că fusese numit un consiliu de administrație al autorității sale aeronautice civile și că intenționau să recruteze un director general de aviație civilă până la 31 ianuarie 2014.
- (154) La 21 ianuarie 2014, Comisia a răspuns, confirmând că dorește să mențină o colaborare constructivă cu autoritățile din Zambia. În respectiva scrisoare de răspuns, Comisia a sugerat de asemenea că ar trebui organizată o reuniune tehnică după numirea noului director general de aviație civilă, în vederea obținerii de informații cu privire la progresele înregistrate, astfel încât Comitetul pentru Siguranță Aeriană să poată fi ținut la curent.
- (155) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au notat progresele continue înregistrate de Departamentul Aeronautic Civil din Zambia și au încurajat autoritățile din Zambia să își continue eforturile în vederea reevaluării restricțiilor actuale la momentul potrivit și după verificarea necesară.
- (156) Prin urmare, în conformitate cu criteriile comune, se apreciază că, în această etapă, nu există niciun motiv pentru modificarea listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Zambia.
- (157) 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 la nivel de siguranță. În consecință, este esențial, în vederea protecției informațiilor sensibile și a reducerii la minimum a efectelor comerciale, ca deciziile luate în contextul actualizării listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții sau restricții de exploatare pe teritoriul Uniunii să fie publicate și să intre în vigoare imediat după adoptarea acestora.
- (158) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ar trebui modificat în consecință.
- (159) 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, 10 aprilie 2014.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte*

—

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII GENERALE DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE, CU EXCEPȚII ⁽¹⁾

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republica Ghana
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv:			Republica Islamică Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
PAMIR AIRLINES	Necunoscut	PIR	Republica Islamică Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Republica Islamică Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția 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
HELIANG	010	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 aplicabile.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republica Angola
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
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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv:			Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/ TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/ TVC/002/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/ TVC/007/2010	Necunoscut	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 MALEBO	409/CAB/MIN/ TVC/0122/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/ 2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/029/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/051/2012	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)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	ABB	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/ TVC/2012	CER	Republica Democratică Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0078/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/059/2012	CXR	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/0196/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/040/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/ TVC/037/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0126/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/ TVC/0027/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/ TVC/0082/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0051/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/ TVC/0060/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/0065/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0011/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0083/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/ TVC/0092/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Republica Democratică Congo (RDC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Semnătură ministerială (ordonanța nr. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/ TVC/00/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/086/2011	OKP	Republica Democratică Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/0066/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
PEGASUS	409/CAB/MIN/ TVC/021/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/ TVC/021/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/ TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0081/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/056/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0085/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/004/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/039/2008	WDA	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
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv:			Eritreea

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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 Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG care figurează în anexa B, inclusiv:			Republica Gaboneză
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ ANAC-G/DSA	EKG	Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ ANAC-G/DSA	RVS	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	005/MTAC/ ANAC-G/DSA	SCY	Republica Gaboneză
SKY GABON	009/MTAC/ ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ ANAC-G/DSA	SVG	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor aerieni Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, 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
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Necunoscut	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Necunoscut	Republica Indonezia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
HEAVY LIFT	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republica Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Necunoscut	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republica Indonezia
KAL STAR	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
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
MARTABUANA ABADION	135-049	Necunoscut	Republica Indonezia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Necunoscut	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
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
SKY AVIATION	121-028	Necunoscut	Republica Indonezia
SKY AVIATION	135-044	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republica Indonezia
SURYA AIR	135-046	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Necunoscut	Republica Indonezia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului aerian Air Astana, inclusiv:			Republica Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republica Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republica Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republica Kazahstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republica Kazahstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republica Kazahstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republica Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republica Kazahstan
LUK AERO (fosta EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republica Kazahstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv:			Republica Kârgâzstan
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
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republica Kârgâzstan
HELI SKY	Necunoscut	HAC	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ AIRLINES	Necunoscut	KGZ	Republica Kârgâzstan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	Necunoscut	Republica Kârgâzstan
S GROUP INTERNATIONAL	Necunoscut	IND	Republica Kârgâzstan
SKY BISHKEK	Necunoscut	BIS	Republica Kârgâzstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republica Kârgâzstan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republica Kârgâzstan
SUPREME AVIATION	40	SGK	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 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 — CROSPRAYERS	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
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republica Mozambic
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republica Mozambic

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republica Mozambic
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNA- TIONAL LDA	MOZ-17	Necunoscut	Republica Mozambic
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Necunoscut	Republica Mozambic
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAM- BIQUE, 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.	035-01	Necunoscut	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Necunoscut	Nepal
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERA- TIONS)	058/AOC/2010	Necunoscut	Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Necunoscut	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Necunoscut	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Necunoscut	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Necunoscut	Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Necunoscut	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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 Filipine, cu excepția transportatorilor aerieni Philippine Airlines și Cebu Pacific Air, inclusiv:			Republica Filipine
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Necunoscut	Republica Filipine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republica Filipine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Necunoscut	Republica Filipine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republica Filipine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Necunoscut	Republica Filipine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Necunoscut	Republica Filipine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republica Filipine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Necunoscut	Republica Filipine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Necunoscut	Republica Filipine
CM AERO SERVICES	20110401	Necunoscut	Republica Filipine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Necunoscut	Republica Filipine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Necunoscut	Republica Filipine
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Necunoscut	Republica Filipine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republica Filipine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republica Filipine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republica Filipine
LION AIR	2009019	Necunoscut	Republica Filipine

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Necunoscut	Republica Filipine
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Republica Filipine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Necunoscut	Republica Filipine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republica Filipine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Necunoscut	Republica Filipine
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Necunoscut	Republica Filipine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Necunoscut	Republica Filipine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republica Filipine
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din SãoTomé și Príncipe, inclusiv:			São Tomé și Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé și Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé și Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé și Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Necunoscut	São Tomé și Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé și Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	São Tomé și Príncipe

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé și Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	TRG	São Tomé și Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé și Príncipe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv:			Republica Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republica Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republica Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republica Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republica Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republica Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republica Sudan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	Republica Sudan
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	Republica Sudan
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	Republica Sudan
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	Republica Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	Republica Sudan
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	Republica Sudan
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	Republica Sudan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv:			Zambia
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/ 2009	ZMA	Zambia

ANEXA B

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, cu excepția a 5 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-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republica Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kazahstan	Toată flota, cu excepția aeronavelor de tip Boeing B767, a aeronavelor de tip Boeing B757, a aeronavelor de tip Airbus A319/320/321.	Toată flota, cu excepția aeronavelor din flota Boeing B767, menționate în AOC, a aeronavelor din flota Boeing B757, menționate în AOC, a 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 ⁽²⁾	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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția unei aeronave de tip Boeing B767-200.	Toată flota, cu excepția TR-LHP.	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
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republica Ghana	Toată flota, cu excepția a două aeronave de tip DC8-63F.	Toată flota, cu excepția 9G-TOP și 9G-RAC.	Republica Ghana

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, cu excepția a 14 aeronave de tip 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
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 a 3 aeronave de tip Boeing B737-300, a 2 aeronave de tip ATR 72-500, a unei aeronave de tip ATR 42-500, a unei aeronave de tip ATR 42-320 și a 3 aeronave de tip DHC 6-300.	Toată flota, cu excepția 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 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⁾ Gabon Airlines este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.

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

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 369/2014 AL COMISIEI**din 10 aprilie 2014****de modificare pentru a 212-a oară a Regulamentului (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități care au legătură cu rețeaua Al-Qaida**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 881/2002 al Consiliului din 27 mai 2002 de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități care au legătură cu rețeaua Al-Qaida ⁽¹⁾, în special articolul 7 alineatul (1) litera (a) și articolul 7a alineatul (5),

întrucât:

- (1) Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 conține lista persoanelor, grupurilor și entităților cărora li se aplică înghețarea fondurilor și a resurselor economice în temeiul regulamentului respectiv.
- (2) La 31 martie 2014, Comitetul pentru sancțiuni al Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite (CSONU) a hotărât să elimine numele a două persoane de pe lista persoanelor, a grupurilor și a entităților cărora li se aplică înghețarea fondurilor și a resurselor economice. În plus, la 3 aprilie 2014, Comitetul pentru sancțiuni al CSONU a decis să elimine o persoană de pe listă.
- (3) Prin urmare, anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 ar trebui actualizată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 se modifică în conformitate cu anexa 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, 10 aprilie 2014.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Șef al Serviciului Instrumente de Politică Externă*

⁽¹⁾ JO L 139, 29.5.2002, p. 9.

ANEXĂ

Se elimină următoarele mențiuni de la rubrica „Persoane fizice” din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002:

„Amran **Mansor** (*alias* Henry). Adresă: Kg. Sg. Tiram, Johor, Malaysia. Data nașterii: 25.5.1964. Locul nașterii: Johor, Malaysia. Cetățenia: malaysiană. Pașaport nr.: A 10326821. Număr național de identificare: 640525-01-5885. Alte informații: eliberat din detenție și se presupune că se află în Indonezia. Data desemnării menționată la articolul 2a alineatul (4) litera (b): 9.9.2003.”

„Abderrahmane **Kifane**. Adresă: via Padre Massimiliano Kolbe 25, Sant’Anastasia (NA), Italia. Data nașterii: 7.3.1963. Locul nașterii: Casablanca, Maroc. Cetățenie: marocană. Data desemnării menționată la articolul 2a alineatul (4) litera (b): 17.3.2004.”

„Son Hadi Bin **Muhadjir** [*alias* (a) Son Hadi bin Muhadjr, (b) Son bn Hadi Muhadjir, (c) Son Hadi bin Mujahir]. Adresă: Jalan Raya, Gongdanglegi, RT/RW 1/13 Cangkring Malang, Beji, Pasuran 67154, Java de Est, Indonezia. Data nașterii: 12.5.1971. Locul nașterii: Pasuran, Java de Est, Indonezia. Cetățenie: indoneziană. Pașaport nr: R057803 (pașaport indonezian pe numele Son bn Hadi Muhadjir). Număr național de identificare: 3514131205710004 (carte de identitate indoneziană pe numele Son Hadi). Data desemnării menționată la articolul 2a alineatul (4) litera (b): 13.4.2012.”

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 370/2014 AL COMISIEI**din 10 aprilie 2014****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în sectorul fructelor și legumelor și în sectorul fructelor și legumelor procesate ⁽²⁾, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Rundei Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv.
- (2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data 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, 10 aprilie 2014.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Jerzy PLEWA*

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

Codul NC	Codul țării terțe ⁽¹⁾	Valoarea forfetară de import
0702 00 00	MA	62,8
	TN	123,3
	TR	122,5
	ZZ	102,9
0707 00 05	EG	170,1
	MK	51,2
	TR	127,6
0709 93 10	ZZ	116,3
	MA	39,8
	TR	98,3
0805 10 20	ZZ	69,1
	EG	51,3
	IL	67,6
0805 50 10	MA	52,2
	TN	49,0
	TR	47,9
	ZZ	53,6
0805 10 20	MA	63,6
	TR	90,0
	ZZ	76,8
0808 10 80	AR	86,8
	BR	103,0
	CL	102,3
	CN	87,3
	MK	32,3
	NZ	138,7
	US	187,1
	ZA	130,1
	ZZ	108,5
	0808 30 90	AR
CL		151,6
CN		79,2
ZA		94,4
ZZ		107,6

⁽¹⁾ Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

DECIZII

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI

din 9 aprilie 2014

de modificare a anexelor la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE în ceea ce privește cerințele în materie de sănătate animală legate de boala limbii albastre și boala hemoragică epizootică

[notificată cu numărul C(2014) 2256]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2014/199/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 88/407/CEE a Consiliului din 14 iunie 1988 de stabilire a cerințelor de sănătate animală aplicabile în schimburile intracomunitare și la importul de material seminal de animale domestice din specia bovină ⁽¹⁾, în special articolul 8 alineatul (1), articolul 10 alineatul (2) primul paragraf și articolul 11 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Anexa I la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE a Comisiei ⁽²⁾ stabilește o listă a țărilor terțe sau a părților acestora din care statele membre autorizează importurile de material seminal de la animale domestice din specia bovină (denumit în continuare „material seminal”). Partea 1 secțiunea A din anexa II la decizia de punere în aplicare menționată stabilește modelul de certificat de sănătate animală aplicabil în cazul importului în și tranzitului prin Uniune de material seminal expedit dintr-un centru de colectare a materialului seminal în care a fost colectat materialul seminal. Partea 1 secțiunea C din anexa II stabilește modelul de certificat de sănătate animală aplicabil în cazul importului în și tranzitului prin Uniune de material seminal expedit dintr-un centru de depozitare a materialului seminal.
- (2) În lista țărilor terțe sau a părților acestora din care statele membre autorizează importurile de material seminal, care figurează în anexa I la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE, este necesară modificarea garanțiilor suplimentare pentru Australia și Statele Unite pentru a ține cont de modificările aduse condițiilor pentru boala hemoragică epizootică (BHE) de la punctele II.5.4.1 și II.5.4.2 ale atestărilor de sănătate din partea II a modelului de certificat de sănătate animală stabilit în Partea 1 secțiunea A din anexa II la decizia menționată.
- (3) Prin urmare, anexa I la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE ar trebui modificată în consecință.
- (4) Modelele de certificate de sănătate animală stabilite în partea 1 secțiunile A și C din anexa II la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE se stabilesc în conformitate cu Decizia 2007/240/CE a Comisiei ⁽³⁾ într-un format compatibil cu sistemul computerizat veterinar integrat (TRACES) stabilit prin Decizia 2003/623/CE a Comisiei ⁽⁴⁾ și constă într-o descriere a transportului în partea I și o atestare de sănătate în partea II a certificatului.

⁽¹⁾ JO L 194, 22.7.1988, p. 10.

⁽²⁾ Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE a Comisiei din 20 septembrie 2011 privind importul în Uniune de material seminal de la animale domestice din specia bovină (JO L 247, 24.9.2011, p. 32).

⁽³⁾ Decizia 2007/240/CE a Comisiei din 16 aprilie 2007 de stabilire a noilor certificate veterinare de introducere a animalelor vii, a materialului seminal, a embrionilor, a ovulelor și a produselor de origine animală pe teritoriul Comunității, în conformitate cu Deciziile 79/542/CEE, 92/260/CEE, 93/195/CEE, 93/196/CEE, 93/197/CEE, 95/328/CE, 96/333/CE, 96/539/CE, 96/540/CE, 2000/572/CE, 2000/585/CE, 2000/666/CE, 2002/613/CE, 2003/56/CE, 2003/779/CE, 2003/804/CE, 2003/858/CE, 2003/863/CE, 2003/881/CE, 2004/407/CE, 2004/438/CE, 2004/595/CE, 2004/639/CE și 2006/168/CE (JO L 104, 21.4.2007, p. 37).

⁽⁴⁾ Decizia 2003/623/CE a Comisiei din 19 august 2003 privind dezvoltarea unui sistem informatic veterinar integrat numit TRACES (JO L 216, 28.8.2003, p. 58).

- (5) Deoarece, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) litera (c) punctele (i) și (iii) din Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE, modelele de certificate de sănătate animală stabilite în partea 1 secțiunile A și C din anexa II la decizia menționată pot fi utilizate numai pentru transporturile de material seminal expediate dintr-un singur centru de colectare a materialului seminal, respectiv dintr-un singur centru de depozitare, informațiile de la rubrica I.11 din respectivul model de certificat de sănătate animală ar trebui să corespundă cu centrul de colectare a materialului seminal în care a fost colectat materialul seminal sau cu centrul de depozitare a materialului seminal de unde acesta a fost expedit. Prin urmare, numai denumirea, adresa și numărul de autorizare al unui singur centru de colectare sau de depozitare a materialului seminal ar trebui să fie indicate la rubricile respective.
- (6) Atestarea de sănătate din partea II a modelului de certificate de sănătate animală prevăzută în partea 1 secțiunea A din anexa II la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE enumeră cinci condiții alternative pentru declararea absenței virusului bolii limbii albastre și patru condiții alternative pentru declararea absenței virusului BHE la taurii donatori, inclusiv trei regimuri pentru testarea taurilor donatori pentru depistarea BHE, în vederea certificării atunci când materialul seminal este importat din Australia, Canada și Statele Unite. În prezent este autorizată numai certificarea transporturilor de material seminal colectat de la tauri donatori care îndeplinesc o singură condiție dintre cele enumerate în atestarea de sănătate menționată. Cu toate acestea, anumite transporturi de material seminal expediate din Uniune constau din material seminal colectat în momente diferite de la tauri donatori care îndeplinesc mai multe din condițiile menționate.
- (7) În plus, secțiunea B din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 1266/2007 al Comisiei ⁽¹⁾ prevede că materialul seminal destinat comerțului în interiorul Uniunii sau pentru export către o țară terță trebuie colectat de la animale donatoare care îndeplinesc cel puțin una din condițiile enumerate în regulamentul menționat referitor la boala limbii albastre și care trebuie precizate în modelul de certificat de sănătate animală prevăzut, printre altele, în partea 1 secțiunea A din anexa II la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE.
- (8) În consecință, sunt necesare informații privind condițiile enumerate și regimurile de testare aplicate taurilor donatori referitor la boala limbii albastre și BHE, precum și privind datele la care condițiile enumerate erau îndeplinite sau la care au fost efectuate testele pentru un anumit set de paiete cu material seminal colectat de la un taur identificat, în cazul în care un material seminal importat este expedit ulterior către alt stat membru.
- (9) Deoarece toate cele cinci condiții pentru declararea absenței bolii limbii albastre și cele patru condiții pentru declararea absenței BHE oferă același nivel de garanții privind sănătatea animală, formularea atestării de sănătate din partea II a modelului de certificat de sănătate animală prevăzut în partea 1 secțiunea A din anexa II la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE ar trebui să fie modificată pentru a permite importurile în și tranzitul prin Uniune a transporturilor de material seminal colectat de la tauri donatori care îndeplinesc mai multe dintre condițiile enumerate. Mai mult, modelul respectiv de certificat de sănătate animală ar trebui să cuprindă informații detaliate privind condițiile și regimurile de testare aplicate, fără creșterea inutilă a sarcinii administrative.
- (10) Pentru a reduce și mai mult sarcina administrativă a medicului veterinar al centrului și al medicului veterinar oficial, este necesar ca la rubrica I.28. din modelul de certificat de sănătate animală prevăzut în partea 1 secțiunea A din anexa II la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE să se elimine informațiile privind numărul de autorizare al centrului și să se prevadă la această rubrică descrierea detaliată a transportului cu privire la condițiile referitoare la boala limbii albastre și BHE aplicabile unei anumite paiete de material seminal, colectat la o anumită dată precizată de la un taur donator identificat.
- (11) Prin urmare, anexa II la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE ar trebui modificată în consecință.
- (12) Prin urmare, Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE ar trebui modificată în consecință.
- (13) Pentru a se evita perturbarea comerțului, utilizarea certificatelor de sănătate animală emise în conformitate cu Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE înainte de introducerea modificărilor prin prezenta decizie ar trebui autorizată pentru o perioadă de tranziție, cu anumite condiții.
- (14) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentară și sănătatea animală,

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1266/2007 al Comisiei din 26 octombrie 2007 referitor la normele de punere în aplicare a Directivei 2000/75/CE a Consiliului în ceea ce privește combaterea, monitorizarea, supravegherea febrei catarale ovine, precum și restricțiile privind deplasările unor animale din specii receptivă la aceasta (JO L 283, 27.10.2007, p. 37).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Anexele la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Pentru o perioadă de tranziție până la 31 decembrie 2014, statele membre autorizează importurile în și tranzitul prin Uniune de transporturi de material seminal de bovine domestice din țări terțe care sunt însoțite de un certificat de sănătate animală eliberat până la 30 noiembrie 2014 cel târziu, în conformitate cu modelul de certificat de sănătate animală stabilit în partea 1 secțiunea A sau C din anexa II la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE înainte de introducerea modificărilor prin prezenta decizie.

Articolul 3

Prezenta decizie se aplică de la 1 ianuarie 2015.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 9 aprilie 2014.

Pentru Comisie
Tonio BORG
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Anexele la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA I

Lista țărilor terțe sau a părților acestora din care statele membre autorizează importurile de material seminal de la animale domestice din specia bovină

Cod ISO	Numele țării terțe	Observații	
		Descrierea teritoriului (dacă este cazul)	Garanții suplimentare
AU	Australia		Garanțiile suplimentare referitoare la testare stabilite la punctele II.5.4.1 și/sau II.5.4.2 din certificatul prevăzut în partea 1 secțiunea A a anexei II sunt obligatorii.
CA	Canada (*)	Teritoriul descris ca CA-1 în partea 1 a anexei I la Regulamentul (UE) nr. 206/2010.	
CH	Elveția (**)		
CL	Chile		
GL	Groenlanda		
IS	Islanda		
NZ	Noua Zeelandă		
PM	Saint-Pierre și Miquelon		
US	Statele Unite		Garanțiile suplimentare referitoare la testare stabilite la punctele II.5.4.1 și/sau II.5.4.2 din certificatul prevăzut în partea 1 secțiunea A a anexei II sunt obligatorii.

(*) Modelul de certificat care urmează să fie utilizat pentru importurile provenite din Canada este prevăzut în Decizia 2005/290/CE a Comisiei din 4 aprilie 2005 de stabilire a unor certificate simplificate pentru importul de material seminal de animale din specia bovină și de carne proaspătă de animale din specia porcină din Canada și de modificare a Deciziei 2004/639/CE (numai pentru materialul seminal colectat în Canada) stabilit în conformitate cu Acordul între Comunitatea Europeană și Guvernul Canadei cu privire la măsurile sanitare pentru protecția sănătății publice și animale în comerțul cu animale vii și produse de origine animală, astfel cum a fost aprobat prin Decizia 1999/201/CE a Consiliului.

(**) Modelele de certificate care urmează să fie utilizate pentru importurile din Elveția sunt stabilite în anexa D la Directiva 88/407/CEE, cu adaptările prevăzute la punctul 4 din capitolul VII(B) din apendicele 2 din anexa 11 la Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind comerțul cu produse agricole, aprobat prin Decizia 2002/309/CE Euratom a Consiliului și a Comisiei privind Acordul de cooperare științifică și tehnologică din 4 aprilie 2002 privind încheierea a șapte acorduri cu Confederația Elvețiană.”

2. În anexa II, partea 1 se modifică după cum urmează:

(a) secțiunea A se înlocuiește cu următorul text:

„SECȚIUNEA A

Modelul 1 — Certificat de sănătate animală aplicabil în cazul importului în și tranzitului prin Uniune de material seminal de la animale domestice din specia bovină colectat, tratat și depozitat în conformitate cu Directiva nr. 88/407/CEE a Consiliului, expedit dintr-un centru de colectare a materialului seminal în care a fost colectat materialul seminal

ȚARA:

Certificat sanitar-veterinar către UE

Partea I: Detalii privind transportul expedit	I.1. Expeditor Denumire Adresa Tel.		I.2. Numărul de referință al certificatului		I.2.a.	
			I.3. Autoritatea competentă centrală			
			I.4. Autoritatea competentă locală			
	I.5. Destinatar Denumire Adresa Codul poștal Tel.		I.6. Persoana responsabilă de încărcătură în UE Denumire Adresa Codul poștal Tel.			
	I.7. Țara de origine		Codul ISO	I.8. Regiunea de origine		Cod
				I.9. Țara de destinație		Codul ISO
				I.10. Regiunea de destinație		Cod
	I.11. Locul de origine Denumire Adresa			I.12. Locul de destinație Denumire Adresa Codul poștal		
	I.13. Locul de încărcare			I.14. Data plecării		
	I.15. Mijloace de transport Avion <input type="checkbox"/> Navă <input type="checkbox"/> Vagon de cale ferată <input type="checkbox"/> Vehicul rutier <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/> Identificare Referințe documentare			I.16. PCF de intrare în UE I.17.		
I.18. Descrierea mărfurilor				I.19. Codul mărfurilor (cod SA) 05 11 10		
				I.20. Cantitate		
I.21.				I.22. Numărul de pachete		
I.23. Numărul sigiliului/containerului				I.24.		
I.25. Mărfuri certificate pentru: Reproducere artificială <input type="checkbox"/>						
I.26. Pentru tranzit prin UE către o țară terță <input type="checkbox"/> Țara terță			I.27. Pentru import sau admitere în UE <input type="checkbox"/> Cod ISO			
I.28. Identificarea mărfurilor Specie (denumire științifică)						
		Cantitate (total)				
Identitatea donatorului	Identificarea paietei/paietelor	Data/datele colectării	Informații referitoare la			
			Boala limbii albastre ⁽⁶⁾		BHE ⁽⁷⁾	

ȚARA		Material seminal de la animale din specia bovină – Secțiunea A		
II. Informații privind sănătatea		II.a. Numărul de referință al certificatului	II.b.	
Partea II: Certificare	Subsemnatul, medic veterinar oficial, certific faptul că:			
	II.1. (numele țării exportatoare) ⁽²⁾		
		nu a fost infectată cu pestă bovină și cu febră aftoasă în decursul celor 12 luni imediat anterioare colectării materialului seminal destinat exportului și până la data expedierii acestuia în Uniune și nu a avut loc nicio vaccinare împotriva acestor boli în decursul aceleiași perioade.		
	II.2.	Centrul ⁽³⁾ menționat la rubrica I.11 la care a fost colectat materialul seminal destinat exportului:		
		II.2.1.	îndeplinește condițiile stabilite în capitolul I punctul (1) din anexa A la Directiva 88/407/CEE;	
		II.2.2.	funcționează și este supravegheat în condițiile stabilite în capitolul II punctul (1) din anexa A la Directiva 88/407/CEE.	
	II.3.	Centrul la care a fost colectat materialul seminal destinat exportului nu a fost infectat cu rabie, tuberculoză, bruceloză, antrax și pleuropneumonie contagioasă bovină, cu 30 de zile înainte de data colectării materialului seminal destinat exportului și 30 de zile după colectare (în cazul materialului seminal proaspăt până la data expedierii în Uniune).		
	II.4.	Bovinele care se află la centrul de colectare a materialului seminal:		
		II.4.1.	provin din șepteluri care îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 1 litera (b) din capitolul I din anexa B la Directiva 88/407/CEE;	
		II.4.2.	provin din șepteluri sau au fost născute din femele care respectă condițiile prevăzute în capitolul I punctul 1 litera (c) din anexa B la Directiva 88/407/CEE sau au fost testate la vârsta de cel puțin 24 de luni în conformitate cu capitolul II punctul 1 litera (c) din anexa B la directiva menționată anterior;	
		II.4.3.	au fost supuse testelor solicitate în conformitate cu prevederile capitolului I punctul 1 litera (d) din anexa B la Directiva 88/407/CEE, în decursul celor 28 de zile premergătoare perioadei de izolare în carantină;	
		II.4.4.	au satisfăcut cerințele de izolare în carantină și de testare stabilite în capitolul I punctul 1 litera (e) din anexa B la Directiva 88/407/CEE;	
		II.4.5.	au fost supuse, cel puțin o dată pe an, testelor de rutină prevăzute în capitolul II din anexa B la Directiva 88/407/CEE.	
	II.5.	Materialul seminal destinat exportului a fost obținut de la tauri donatori care:		
		II.5.1.	satisfac condițiile prevăzute în anexa C la Directiva 88/407/CEE;	
⁽¹⁾ fie	II.5.2.	au rămas în țara exportatoare pentru cel puțin șase luni înainte de colectarea materialului seminal destinat exportului;		
⁽¹⁾ fie	II.5.2.	au rămas în țara exportatoare pentru cel puțin 30 de zile înainte de colectarea materialului seminal de la momentul intrării și au fost importați din ⁽²⁾ în decursul perioadei de mai puțin de șase luni dinaintea colectării materialului seminal și au satisfăcut condițiile de sănătate animală aplicabile animalelor donatoare de material seminal destinat exportului către Uniunea Europeană;]		
	II.5.3.	îndeplinesc cel puțin una dintre condițiile de mai jos în ceea ce privește boala limbii albastre, astfel cum se precizează în tabel la rubrica I.28:		
⁽¹⁾ fie	II.5.3.1.	au fost ținuți într-o țară sau zonă indemnă de virusul bolii limbii albastre timp de cel puțin 60 de zile înaintea colectării materialului seminal și pe parcursul colectării acestuia;]		
⁽¹⁾ și/sau	II.5.3.2.	au fost ținuți, pe parcursul unei perioade indemne sezonier de virusul bolii limbii albastre, într-o zonă indemnă sezonier, timp de cel puțin 60 de zile înaintea colectării materialului seminal și pe parcursul colectării acestuia;]		
⁽¹⁾ și/sau	II.5.3.3.	au fost ținuți în unități protejate de vectori cel puțin pe parcursul a 60 de zile înaintea colectării materialului seminal și pe parcursul colectării acestuia;]		
⁽¹⁾ și/sau	II.5.3.4.	au fost supuși unui test serologic de depistare a anticorpilor la serogrupul de virusuri ale bolii limbii albastre, efectuat în conformitate cu Manualul de teste de diagnostic și vaccinuri pentru animale terestre al OIE, cu rezultate negative, cel puțin o dată la 60 de zile pe parcursul perioadei de colectare și între 21 și 60 de zile după colectarea finală pentru acest transport de material seminal;]		
⁽¹⁾ și/sau	II.5.3.5.	au fost supuși unui test de identificare a agentului pentru virusul bolii limbii albastre, efectuat în conformitate cu Manualul de teste de diagnostic și vaccinuri pentru animale terestre al OIE, cu rezultate negative, asupra unor probe de sânge prelevate la începutul și la sfârșitul colectării pentru acest transport de material seminal și cel puțin o dată la 7 zile (test de izolare a virusului) sau cel puțin o dată la 28 de zile, dacă este efectuat cu reacția de polimerizare în lanț (PCR), pe parcursul colectării pentru acest transport de material seminal;]		
	II.5.4.	îndeplinesc cel puțin una dintre condițiile de mai jos în ceea ce privește boala hemoragică epizootică (BHE), astfel cum se precizează în tabel la rubrica I.28:		
⁽¹⁾ fie	II.5.4.1.	rezidau în țara exportatoare care, conform constatărilor oficiale, este indemnă de boala hemoragică epizootică (BHE);]		

ȚARA:		Material seminal de la animale din specia bovină – Secțiunea A	
II.	Informații privind sănătatea	II.a. Numărul de referință al certificatului	II.b.
	(¹) (⁵) și/sau [II.5.4.2.	rezidau în țara exportatoare în care, conform constatărilor oficiale, există următoarele serotipuri de boală hemoragică epizootică (BHE): și au fost supuși, cu rezultate negative în fiecare caz, următoarelor teste efectuate într-un laborator autorizat:	
	(¹) fie [II.5.4.2.1.	unui test serologic (⁴) pentru depistarea anticorpilor la serogrupul de virusuri BHE, efectuat pe probe de sânge prelevate de două ori, la intervale de cel mult 12 de luni, înainte de și cu nu mai puțin de 21 de zile după colectare pentru acest transport de material seminal.]]	
	(¹) și/sau [II.5.4.2.2.	unui test serologic (⁴) pentru depistarea anticorpilor la serogrupul de virusuri BHE, efectuat pe probe prelevate la intervale care să nu depășească 60 de zile în perioada de colectare a materialului seminal, precum și între 21 și 60 de zile de la ultima colectare pentru acest transport de material seminal.]]	
	(¹) și/sau [II.5.4.2.3.	unui test de identificare a agentului (⁴)	
II.6.	Materialul seminal destinat exportului a fost colectat după data la care centrul a fost autorizat de către autoritățile naționale competente ale țării exportatoare.		
II.7.	Materialul seminal destinat exportului a fost tratat, depozitat și transportat în condiții care respectă prevederile Directivei 88/407/CEE.		
Note			
Partea I:			
Rubrica I.6:	<i>Persoana responsabilă de încărcătură în UE:</i> această rubrică se completează doar în cazul unui certificat pentru marfă în tranzit.		
Rubrica I.11:	<i>Locul de origine</i> corespunde centrului de colectare a materialului seminal care figurează pe listă, în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din Directiva 88/407/CEE, pe site-ul internet al Comisiei: http://ec.europa.eu/food/animal/semn_ova/bovine/index_en.htm și în care s-a colectat materialul seminal.		
Rubrica I.22:	<i>Numărul pachetelor</i> corespunde numărului de containere		
Rubrica I.23:	Se menționează numărul de identificare al containerului și numărul sigiliului.		
Rubrica I.26:	Se completează în funcție de tipul de certificat, și anume de tranzit sau de import		
Rubrica I.27:	Se completează în funcție de tipul de certificat, și anume de tranzit sau de import.		
Rubrica I.28:	<i>Specie:</i> se alege între „ <i>Bos taurus</i> ”, „ <i>Bison bison</i> ” sau „ <i>Bubalus bubalis</i> ”, după caz. <i>Identitatea donatorului corespunde identificării oficiale a animalului.</i> <i>Data colectării este indicată sub următorul format: zz/ll/aaaa.</i>		
Partea II:			
(¹)	Se elimină mențiunea care nu corespunde.		
(²)	Numai țările terțe enumerate în anexa I la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE.		
(³)	Numai centrele de colectare a materialului seminal enumerate în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din Directiva 88/407/CEE, pe site-ul internet al Comisiei: http://ec.europa.eu/food/animal/semn_ova/bovine/index_en.htm .		
(⁴)	Standardele pentru testele de depistare a virusului BHE sunt descrise în capitolul referitor la boala limbii albastre (2.1.3) din Manualul de teste de diagnostic și vaccinuri pentru animale terestre.		
(⁵)	Obligativ pentru Australia, Canada și Statele Unite.		
(⁶)	Referitor la fiecare paietă sau lot de paiete, a se preciza condiția aplicabilă (de exemplu II.5.3.1)		
(⁷)	Referitor la fiecare paietă sau lot de paiete, a se preciza condiția aplicabilă (de exemplu II.5.4.1 sau II.5.4.2.1)		
—	Semnătura și ștampila trebuie să fie de culoare diferită de cea a textului tipărit.		

ȚARA		Material seminal de la animale din specia bovină – Secțiunea A	
II. Informații privind sănătatea	II.a. Numărul de referință al certificatului	II.b.	
Medic veterinar oficial			
Numele (cu majuscule):		Calificarea și funcția:	
Data:		Semnătura:	
Ștampila:"			

(b) secțiunea C se înlocuiește cu următorul text:

„SECȚIUNEA C

Modelul 3 — Certificat de sănătate animală pentru importul în și tranzitul prin Uniune de material seminal de la animale domestice din specia bovină colectat, tratat și depozitat în conformitate cu Directiva nr. 88/407/CEE a Consiliului, precum și de stocuri de material seminal de la animale domestice din specia bovină colectat, tratat și depozitat înainte de 31 decembrie 2004 în conformitate cu Directiva 88/407/CEE, aplicabilă până la data de 1 iulie 2004, și importat după data de 31 decembrie 2004 în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Directiva 2003/43/CE, expediat dintr-un centru de depozitare a materialului seminal

ȚARA:

Certificat sanitar-veterinar către UE

Partea I: Detalii privind transportul expedit	I.1. Expeditor Denumire Adresa Tel.		I.2. Numărul de referință al certificatului		I.2.a.	
			I.3. Autoritatea competentă centrală			
			I.4. Autoritatea competentă locală			
	I.5. Destinatar Denumire Adresa Codul poștal Tel.		I.6. Persoana responsabilă de încărcătură în UE Denumire Adresa Codul poștal Tel.			
	I.7. Țara de origine		Codul ISO	I.8. Regiunea de origine		Cod
				I.9. Țara de destinație		Codul ISO
				I.10. Regiunea de destinație		Cod
	I.11. Locul de origine Denumire Adresa		Numărul de autorizare		I.12. Locul de destinație Denumire Adresa Codul poștal	
	I.13. Mijloace de transport		I.14. Data plecării			
	I.15. Mijloace de transport Avion <input type="checkbox"/> Navă <input type="checkbox"/> Vagon de cale ferată <input type="checkbox"/> Vehicul rutier <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/> Identificare Referințe documentare		I.16. PCF de intrare în UE			
		I.17. Numărul (numerele) certificatelor originale aferente				
I.18. Descrierea mărfurilor		I.19. Codul mărfurilor (cod SA) 05 11 10		I.20. Cantitate		
I.21.		I.22. Numărul de pachete				
I.23. Numărul sigiliului/containerului		I.24.				
I.25. Mărfuri certificate pentru: Reproducere artificială <input type="checkbox"/>						
I.26. Pentru tranzit prin UE către o țară terță <input type="checkbox"/> Țara terță Cod ISO		I.27. Pentru import sau admitere în UE <input type="checkbox"/>				
I.28. Identificarea mărfurilor Specia (denumire științifică) Identitatea donatorului Data colectării Numărul de autorizare al centrului Cantitate						

ȚARA

Material seminal de la animale domestice din specia bovină –
Secțiunea C

II. Informații privind sănătatea	II.a. Numărul de referință al certificatului	II.b.
Subsemnatul, medic veterinar oficial din....., certific faptul că: (numele țării exportatoare) ⁽²⁾		
II.1 Centrul ⁽³⁾ descris la rubrica I.11, la care a fost depozitat materialul seminal destinat exportului către Uniunea Europeană:		
II.1.1. îndeplinește condițiile stabilite în capitolul I punctul 2 din anexa A la Directiva 88/407/CEE;		
II.1.2. funcționează și este supravegheat în condițiile stabilite în capitolul II punctul (2) din anexa A la Directiva 88/407/CEE.		
II.2. Materialul seminal destinat exportului către Uniunea Europeană:		
II.2.1. a fost colectat, tratat și depozitat pentru o perioadă de minimum 30 de zile imediat după colectare într-un centru autorizat de colectare a materialului seminal ⁽⁴⁾ care funcționează și este supravegheat în conformitate cu capitolul I punctul 1 și capitolul II punctul 1 din anexa A la Directiva 88/407/CEE; și		
⁽¹⁾ fie [este situat în țara exportatoare;]		
⁽¹⁾ și/sau [este situat în ⁽²⁾ , și a fost importat în țara exportatoare în condiții cel puțin la fel de stricte ca pentru importurile în Uniune de material seminal de la animale domestice din specia bovină, în conformitate cu Directiva 88/407/CEE;]		
II.2.2. a fost transportat la centrul menționat la rubrica I.11 în condiții cel puțin la fel de stricte ca și cele prevăzute în:		
⁽¹⁾ fie [Modelul 1 din secțiunea A din partea 1 a anexei II la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE ⁽⁵⁾ ;] ⁽⁵⁾ ;		
⁽¹⁾ și/sau [Modelul 2 din secțiunea B din partea 1 a anexei II la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE ⁽⁵⁾];		
⁽¹⁾ și/sau [Modelul 3 din secțiunea C din partea 1 a anexei II la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE ⁽⁵⁾];		
II.2.3. a fost depozitat în condiții care respectă prevederile Directivei 88/407/CEE;		
II.2.4. a fost expedit la locul de încărcare într-un recipient sigilat în condiții care respectă prevederile Directivei 88/407/CEE și având numărul specificat la rubrica I.23.		
Note		
Partea I:		
Rubrica I.6: Persoana responsabilă pentru încărcătură în UE: această rubrică se completează doar în cazul unui certificat pentru marfă în tranzit.		
Rubrica I.12: Locul de destinație: această rubrică se completează doar în cazul unui certificat pentru marfă în tranzit.		
Rubrica I.17: Numărul (numerele) de ordine al (ale) certificatului (certificatelor) corespunde (corespund) numărului de serie al documentului (documentelor) oficial(e) individual(e) sau al certificatului (certificatelor) de sănătate care însoțeau materialul seminal descris mai sus de centrul aprobat de colectare a materialului seminal de la locul său de origine către centrul descris la rubrica I.11 Originalul respectivului (respectivelor) document(e) sau certificat(e) sau copiile aprobate oficial trebuie anexat(e) la prezentul certificat.		
Rubrica I.22: Numărul pachetelor corespunde numărului de containere.		
Rubrica I.23: Se menționează numărul de identificare al containerului și numărul sigiliului.		
Rubrica I.26: Se completează în funcție de tipul de certificat, și anume de tranzit sau de import.		
Rubrica I.27: Se completează în funcție de tipul de certificat, și anume de tranzit sau de import.		
Rubrica I.28: Identitatea donatorului corespunde identificării oficiale a animalului.		
<i>Data colectării este indicată sub următorul format: zz/ll/aaaa.</i>		
<i>Numărul de autorizare al centrului corespunde numărului de autorizare al centrului de colectare a materialului seminal în care a fost colectat materialul seminal.</i>		
Partea II:		
⁽¹⁾ Se elimină mențiunea care nu corespunde.		
⁽²⁾ Numai țările terțe enumerate în anexa I la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE.		
⁽³⁾ Numai centrele de depozitare a materialului seminal enumerate în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din Directiva 88/407/CEE, pe site-ul internet al Comisiei:		
http://ec.europa.eu/food/animal/semn_ova/bovine/index_en.htm .		

ȚARA

Material seminal de la animale domestice din specia bovină –
Secțiunea C

II. Informații privind sănătatea	II.a. Numărul de referință al certificatului	II.b.
<p>(⁴) Numai centrele de colectare a materialului seminal enumerate, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) și cu articolul 9 alineatul (2) din Directiva 88/407/CEE, pe site-urile internet ale Comisiei: http://ec.europa.eu/food/animal/approved_establishments/establishments_vet_field_en.htm; http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm.</p> <p>(⁵) Numai țările terțe enumerate în anexa I la Decizia de punere în aplicare 2011/630/UE și statele membre ale UE.</p> <p>(⁶) Originalul documentului (documentelor) sau al certificatului (certificatelor) de sănătate sau copiile aprobate oficial care însoțeau materialul seminal descris mai sus de la centrul aprobat de colectare a materialului seminal în care acesta a fost colectat la centrul aprobat de depozitare a materialului seminal de la locul său de expediere descris la rubrica I.11 trebuie să fie anexat(e) la prezentul certificat</p> <p>— Semnătura și ștampila trebuie să fie de culoare diferită de cea a textului tipărit.</p>		
<p>Medic veterinar oficial</p> <p>Numele (cu majuscule):</p> <p>Data:</p> <p>Ștampila:"</p> <p>Calificarea și funcția:</p> <p>Semnătura:</p>		

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO