Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 124

Anul 60

Ediția în limba română

Legislație

17 mai 2017

Cuprins

II *Acte fără caracter legislativ*

REGULAMENTE

★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/829 al Comisiei din 3 mai 2017 de înregistrare a unei denumiri în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Welsh Laverbread (DOP)]** 1

★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/830 al Comisiei din 15 mai 2017 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții de operare pe teritoriul Uniunii** [1] 3

★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/831 al Comisiei din 16 mai 2017 de aprobare a substanței active *Beauveria bassiana* tulpina 147, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare, și de modificare a anexei la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei** [1] 27

★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/832 al Comisiei din 16 mai 2017 de acordare a protecției în temeiul articolului 99 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 pentru denumirea Bürgstadter Berg (DOP)** 31

★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/833 al Comisiei din 16 mai 2017 de acordare a protecției în temeiul articolului 99 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 pentru denumirea Terrasses du Larzac (DOP)** 32

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/834 al Comisiei din 16 mai 2017 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume 33

[1] Text cu relevanță pentru SEE.

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/835 al Comisiei din 12 mai 2017 de rectificare a versiunilor în limbile slovenă și suedeză ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010** [1] 35

[1] Text cu relevanță pentru SEE.

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/829 AL COMISIEI

din 3 mai 2017

de înregistrare a unei denumiri în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Welsh Laverbread (DOP)]

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare ([1]), în special articolul 52 alineatul (2),

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 50 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012, cererea de înregistrare a denumirii „Welsh Laverbread", depusă de Regatul Unit, a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]).

(2) Deoarece Comisiei nu i s-a comunicat nicio declarație de opoziție în conformitate cu articolul 51 din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012, denumirea „Welsh Laverbread" trebuie, prin urmare, înregistrată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Se înregistrează denumirea „Welsh Laverbread" (DOP).

Denumirea menționată la primul paragraf identifică un produs din clasa 1.8. Alte produse enumerate în anexa I la tratat (condimente etc.), din anexa XI la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 668/2014 al Comisiei ([3]).

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

([1]) JO L 343, 14.12.2012, p. 1.
([2]) JO C 15, 17.1.2017, p. 6.
([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 668/2014 al Comisiei din 13 iunie 2014 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare (JO L 179, 19.6.2014, p. 36).

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

Adoptat la Bruxelles, 3 mai 2017.

Pentru Comisie,

pentru președinte

Phil HOGAN

Membru al Comisiei

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/830 AL COMISIEI

din 15 mai 2017

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei ([2]) stabilește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

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

(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 ar urma să stea la baza unei decizii de impunere, în ceea ce îi privește, a unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii sau a unei decizii de modificare a condițiilor unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus în listele din anexele A și B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea să consulte documentele furnizate de statele membre, să prezinte comentarii scrise și să susțină o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului instituit prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului ([3]) („Comitetul de Siguranță Aeriană").

(5) În cadrul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului (CE) nr. 473/2006 ([4]), Comisia a comunicat Comitetului de Siguranță Aeriană informații actualizate cu privire la consultările comune aflate în curs de desfășurare cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Benin, Bolivia, India, Indonezia, Libia, Mozambic, Nigeria, Pakistan, Saint Vincent și Grenadinele, Thailanda, Ucraina și Zimbabwe. De asemenea, Comisia a informat Comitetul de Siguranță Aeriană cu privire la situația siguranței aeriene în Afganistan, Angola, Guineea Ecuatorială, Georgia, Kazahstan, Liban și Nepal, precum și cu privire la consultările tehnice cu Federația Rusă.

(6) AESA a prezentat Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană rezultatele analizei rapoartelor de audit efectuate de Organizația Aviației Civile Internaționale („OACI") în cadrul programului său universal de auditare a supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme*). În acest context, statele membre au fost invitate să acorde prioritate inspecțiilor la platformă privind transportatorii aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele în care OACI a identificat deficiențe semnificative în materie de siguranță sau de statele în care AESA a stabilit că există deficiențe semnificative ale sistemului de supraveghere a siguranței. Pe lângă consultările realizate de Comisie în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, stabilirea priorității inspecțiilor la platformă oferă informații suplimentare referitoare la performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate în țările terțe respective.

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

(7) De asemenea, AESA a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană cu privire la rezultatele analizei inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* – SAFA) în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([1]).

(8) Pe lângă aceasta, AESA a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările terțe vizate de măsurile sau de activitatea de monitorizare prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. AESA a furnizat informații în legătură cu planurile și cu solicitările de continuare a asistenței și a cooperării tehnice în scopul creșterii capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile, pentru a contribui la soluționarea neconformităților cu standardele internaționale aplicabile în materie de aviație civilă. Statele membre au fost invitate să răspundă la astfel de solicitări pe bază bilaterală, în coordonare cu Comisia și cu AESA. În această privință, Comisia a reamintit utilitatea furnizării de informații către comunitatea aeronautică internațională, în special prin intermediul bazei de date a Rețelei de asistență bazată pe colaborarea în materie de siguranță (*Safety Collaborative Assistance Network* – SCAN) a OACI, cu privire la asistența tehnică acordată de Uniune și de statele membre în vederea îmbunătățirii siguranței aviației la nivel mondial.

(9) Eurocontrol a furnizat Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană informații actualizate cu privire la statutul funcției de alertă a programului SAFA și la statisticile actuale legate de mesajele de alertă referitoare la transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții.

Transportatori aerieni din Uniune

(10) Ca urmare a analizării de către AESA a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă efectuate pe aeronavele transportatorilor aerieni din Uniune sau în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, mai multe state membre au luat anumite măsuri pentru a asigura respectarea legislației și au informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană cu privire la măsurile respective. Regatul Unit a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană în legătură cu acțiunile pe care le-a întreprins cu privire la transportatorul aerian *Blu Halkin Ltd.*.

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

Transportatori aerieni din Benin

(12) Între 29 și 31 martie 2017 a fost efectuată de către Uniune o vizită de evaluare pe teren în Benin. La această vizită au participat experți din partea Comisiei, din partea AESA și din partea unui stat membru. În cursul vizitei respective, Agence Nationale de l'Aviation Civile din Benin (denumită în continuare „ANAC Benin") a demonstrat că a făcut progrese considerabile în cursul ultimilor ani în punerea în aplicare a standardelor și practicilor recomandate ale OACI.

(13) Prin legea aviației adoptată de Benin în 2013, ANAC Benin este instituită ca autoritate aeronautică civilă, având autonomie financiară și funcțională. Există dovezi care atestă că ANAC Benin este capabilă să mențină și să aplice un sistem de reglementare robust și se pare că reglementările naționale sunt actualizate în mod continuu când sunt adoptate modificări ale standardelor și practicilor recomandate ale OACI. Totuși, în cursul vizitei au fost identificate unele domenii care necesită ameliorări, în special în ceea ce privește timpul necesar pentru completarea procesului de modificare a reglementărilor naționale. ANAC Benin a furnizat dovezi care atestă că a fost instituită o procedură robustă de recrutare și instruire a personalului său. Deoarece numărul inspectorilor deplin calificați depășește cerințele corespunzătoare nivelului actual al activității aviatice în Benin, ANAC Benin a stabilit programe de schimb pentru inspectorii săi cu țările vecine.

(14) În cursul vizitei, ANAC Benin a furnizat dovezi care atestă că certificarea transportatorilor aerieni este efectuată în conformitate cu procedurile OACI și că toate activitățile sunt bine documentate. Chiar dacă există dovezi care atestă că ANAC Benin dispune de capacitatea de a supraveghea activitățile aviatice în Benin, eficacitatea acestor activități de supraveghere ar putea fi ameliorată în continuare dacă acestea s-ar baza într-o măsură mai mare pe rezultatele unei solide evaluări a riscurilor la adresa siguranței.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

(15) La data de 26 aprilie 2017, ANAC Benin a prezentat Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană măsurile corective întreprinse în legătură cu observațiile făcute în cursul vizitei de evaluare pe teren efectuată de Uniune. ANAC Benin a prezentat, de asemenea, informații cu privire la o serie de măsuri pe care le-a întreprins pentru a ameliora în continuare siguranța aviației în Benin. Aceste măsuri includ consolidarea punerii în aplicare a elementelor critice de supraveghere a siguranței aviației, precum și încheierea unor acorduri de lucru cu autorități din alte țări pentru a prevedea un număr suplimentar de inspectori în cazul în care nivelul operațiunilor ar necesita acest lucru.

(16) Pe baza tuturor informațiilor disponibile în prezent, inclusiv a rezultatelor vizitei din martie 2017, Comisia consideră că ANAC Benin a realizat îmbunătățiri durabile pe parcursul unei perioade de timp continue. De asemenea, se recunoaște faptul că nu s-a remarcat nicio lipsă de disponibilitate din partea ANAC Benin de a intra într-un dialog permanent cu Comisia. Informațiile disponibile conduc la concluzia că ANAC Benin are capacitatea de a-și îndeplini responsabilitățile cu privire la supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Benin.

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

(18) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Benin, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

(19) În cazul în care unele informații pertinente legate de siguranță sugerează că, din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, există riscuri iminente în materie de siguranță, Comisia se poate vedea obligată să întreprindă măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Bolivia

(20) În ultimii ani, nu a fost constatată nicio problemă majoră de siguranță legată de transportatorii aerieni înregistrați în Bolivia. Cu toate acestea, accidentul mortal survenit la 29 noiembrie 2016 cu un aparat al transportatorului aerian *LaMia* a suscitat îngrijorări în legătură cu modul în care autoritățile boliviene efectuează activitatea de supraveghere a siguranței transportatorilor aerieni aflați în responsabilitatea acestora.

(21) La data de 23 martie 2017, a avut loc o reuniune de consultare tehnică între reprezentanți ai Comisiei, ai AESA și ai unui stat membru și reprezentanți la nivel înalt din partea Direcției Generale a Aviației Civile din Bolivia (denumită în continuare „DGAC"). În cursul acestei întâlniri, DGAC a prezentat explicații cu privire la modificările survenite în materie de reorganizare și cu privire la planurile sale de a pune în aplicare o cultură robustă a siguranței, de a institui un sistem de siguranță global și interdisciplinar, de a crea o bază completă de date pentru a se concentra pe riscuri și de a ameliora procedurile de supraveghere și instruire a personalului său.

(22) DGAC a explicat că, înainte ca accidentul aparatului transportatorului aerian *LaMia* să se fi produs, guvernul bolivian adoptase decizii importante de ameliorare a structurii administrative a DGAC cu scopul de a întări caracterul civil al DGAC în raport cu abordarea militară anterioară. De asemenea, guvernul investește în prezent în mecanisme de ameliorare a supravegherii siguranței aviației și întreprinde modificări ale cadrului juridic național pentru a permite DGAC să aplice măsuri de executare eficace atunci când acest lucru este necesar. Aceste măsuri demonstrează dorința autorităților boliviene de a-și consolida capacitatea de supraveghere a siguranței aviației; cu toate acestea, eficacitatea acestor măsuri va depinde de punerea lor în aplicare, rămânând o marjă considerabilă pentru autoritățile boliviene de a întări în continuare capacitatea de supraveghere a siguranței aviației a DGAC.

(23) La cererea Comisiei și ca urmare a întâlnirii tehnice consultative, DGAC a furnizat informații utile privind activitățile sale de eliberare de licențe, de certificare și de supraveghere, precum și privind titlurile de calificare și instruirea personalului său însărcinat cu supravegherea siguranței. DGAC a furnizat și informații cu privire la accidentele și la incidentele grave care au avut loc în 2016 și 2017.

(24) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, inclusiv pe baza celor furnizate cu ocazia reuniunii de consultare tehnică din 23 martie 2017 și după această reuniune, Comisia a constatat că în prezent nu există nicio lipsă de competență sau lipsă de disponibilitate din partea DGAC din Bolivia pentru a remedia deficiențele legate de siguranță.

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

(26) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Bolivia, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

(27) În cazul în care unele informații pertinente legate de siguranță sugerează că, din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, există riscuri iminente în materie de siguranță, Comisia se poate vedea obligată să întreprindă măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din India

(28) La data de 28 martie 2017, a avut loc o reuniune de consultare tehnică între Comisie, AESA, state membre și reprezentanți din partea Direcției Generale a Aviației Civile din India (denumită în continuare „DGCA India"). Această reuniune a avut loc în contextul acordului anterior cu DGCA India, în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006, de a organiza periodic consultări de natură tehnică cu Comisia pentru a discuta obligațiile DGCA India în ceea ce privește certificarea și supravegherea transportatorilor aerieni pe care aceasta i-a certificat.

(29) În cursul acestei reuniuni, DGCA India a furnizat informații privind analiza pe care a efectuat-o asupra performanței transportatorilor aerieni certificați în India în contextul programului SAFA, inclusiv o comparație a datelor referitoare la performanță din 2016 și 2017, precum și informații specifice legate de supravegherea transportatorului aerian *Air India*, certificat în India. DGCA India a furnizat, de asemenea, informații cu privire la dezvoltarea capacității sale de supraveghere, inclusiv informații privind elaborarea unei „baze de date pentru inspecțiile la platformă".

(30) Pe parcursul acestei reuniuni, Comisia a reamintit DGCA India o serie de elemente legate de obligațiile de certificare și de supraveghere care îi revin. În mod special, luând act de maniera transparentă în care DGCA India a furnizat Comisiei informații referitoare la siguranță, Comisia a subliniat importanța dezvoltării continue a competenței DGCA India în materie de certificare și supraveghere, inclusiv în ceea ce privește recrutarea și pregătirea personalului tehnic, precum și a necesității de a elabora instrumente care să permită urmărirea și monitorizarea supravegherii siguranței.

(31) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, inclusiv pe baza celor furnizate de DGCA India la întâlnirea de consultare tehnică din 28 martie 2017, Comisia a constatat că în prezent nu există nicio lipsă de competență sau lipsă de disponibilitate din partea DGCA India pentru a remedia deficiențele legate de siguranță.

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

(33) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în India, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

(34) În cazul în care unele informații pertinente legate de siguranță sugerează că, din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, există riscuri iminente în materie de siguranță, Comisia se poate vedea obligată să întreprindă măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Indonezia

(35) Consultările între Comisie și Direcția Generală pentru Aviație Civilă din Indonezia (denumită în continuare „DGCA Indonezia") continuă în vederea monitorizării progreselor realizate de DGCA Indonezia pentru a asigura faptul că sistemul de supraveghere a siguranței aviației din Indonezia este aliniat la standardele internaționale de siguranță. În acest context, prin scrisoarea din 16 martie 2017, DGCA Indonezia a prezentat Comisiei informații suplimentare și informații actualizate privind situația aviației și activitățile de supraveghere a siguranței din Indonezia.

(36) DGCA Indonezia a furnizat informații pentru perioada noiembrie 2016 – martie 2017 cu privire la transportatorii aerieni certificați în Indonezia, la supravegherea siguranței acestor transportatori aerieni, la acțiunile de aplicare a legii întreprinse de către DGCA Indonezia, la dezvoltarea reglementărilor din Indonezia în domeniul aviației, la o serie de incidente grave care au avut loc în perioada respectivă și la asistența tehnică furnizată de DGCA Indonezia.

(37) În perioada dintre noiembrie 2016 și martie 2017, DGCA Indonezia nu a certificat niciun nou transportator aerian și nu a revocat niciun certificat de operator aerian. În scrisoarea sa din 16 martie 2017, DGCA Indonezia a afirmat că principala sa prioritate este pregătirea pentru Misiunea coordonată de validare a OACI (denumită în continuare „ICVM") care va avea loc în octombrie 2017. Se preconizează că rezultatul acestei ICVM va oferi o bună indicație privind dezvoltarea sistemului de supraveghere a siguranței aviației în Indonezia. DGCA Indonezia nu a prezentat dovezi care să confirme că supravegherea siguranței transportatorilor aerieni în prezent înscriși pe lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii este efectuată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.

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

(39) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, efectuând cu prioritate inspecții la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Indonezia, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Libia

(40) La data de 6 martie 2017, a avut loc o reuniune de consultare tehnică între Comisie, AESA, un stat membru și Autoritatea Aeronautică Civilă din Libia (denumită în continuare „LYCAA").

(41) În cursul acestei reuniuni, LYCAA a furnizat informații cu privire la activitățile sale de supraveghere, inclusiv cu privire la planurile sale legate de recrutarea și pregătirea personalului tehnic, precum și cu privire la abordarea strategică a dezvoltării tehnice în contextul consolidării capacităților în materie de siguranța aviației. LYCAA a reafirmat că, în limitele impuse de un mediu operațional dificil, este hotărâtă să-și respecte obligațiile internaționale legate de siguranța aviației.

(42) Comisia recunoaște eforturile depuse de conducerea LYCAA și faptul că aceasta este decisă să coopereze cu Comisia pentru a furniza informații actualizate cu privire la stadiul îndeplinirii obligațiilor sale în materie de supravegherea siguranței.

(43) Cu toate acestea, Comisia ia notă că mediul operațional rămâne dificil în Libia, cu consecințele care decurg pentru LYCAA în ceea ce privește capacitatea sa de a-și îndeplini obligațiile de supraveghere a siguranței. Din aceste motive, pe baza tuturor informațiilor disponibile, Comisia consideră că Libia nu poate în prezent să își îndeplinească obligațiile internaționale în ceea ce privește siguranța aviației.

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

Transportatori aerieni din Mozambic

(45) Între 6 și 10 februarie 2017, Uniunea a efectuat în Mozambic o vizită de evaluare pe teren. La această vizită au participat experți din partea Comisiei, din partea AESA și din partea statelor membre. În cursul vizitei respective, Institutul de Aviație Civilă din Mozambic (denumit în continuare „IACM") a demonstrat că a făcut progrese considerabile în ultimii ani. IACM s-a concentrat pe punerea în aplicare a standardelor și a practicilor recomandate ale OACI. IACM urmează o abordare tradițională în ceea ce privește siguranța aviației, bazată pe conformitate, evoluând în același timp către punerea în aplicare și utilizarea tehnicilor moderne de gestionare a siguranței aviației, inclusiv a unui program național pentru siguranța aviației.

(46) De la vizita precedentă a Uniunii de evaluare pe teren din aprilie 2015, au fost făcute progrese semnificative datorită introducerii unei noi legi a aviației în Mozambic și a unui nou statut pentru IACM. După adoptarea noii legi a aviației, numeroase reglementări, cerințe, manuale și proceduri suplimentare sunt în prezent actualizate pentru a fi aduse în conformitate cu noua lege a aviației și cu ultimele modificări ale standardelor internaționale de siguranță. Dotarea cu personal a IACM s-a ameliorat, un număr mai mare de inspectori deplin calificați fiind în prezent disponibili pentru a superviza activitățile aviatice în Mozambic. Numeroși inspectori sunt în curs de formare, planul actual de recrutare de personal fiind suficient pentru nivelul activităților aviatice din Mozambic. Instalațiile IACM au fost, de asemenea, ameliorate. IACM este instituită ca autoritate aeronautică civilă, cu autonomie administrativă, financiară, patrimonială și funcțională.

(47) Există dovezi care atestă că IACM dispune de capacitatea de a supraveghea activitățile aviatice în Mozambic, de a menține un sistem de reglementare robust și că IACM pune în aplicare și asigură respectarea reglementărilor existente în domeniul aviației, cu scopul de a remedia orice deficiențe în materie de siguranță. Sistemul de supraveghere a siguranței aviației este bine instituit în Mozambic, deși există încă activități în curs de desfășurare pentru ameliorarea în continuare a sistemului și pentru asigurarea conformității cu modificările recente ale standardelor internaționale de siguranță.

(48) În urma selectării unui eșantion reprezentativ, în cursul vizitei de evaluare pe teren efectuate de Uniune au fost vizitați trei transportatori aerieni certificați în Mozambic, și anume primii doi mari transportatori aerieni din Mozambic și un transportator aerian care operează elicoptere. În urma vizitelor la cei trei transportatori aerieni, s-a constatat că aceștia au dezvoltat sisteme de gestionare a calității și a siguranței, că dețin controlul asupra întreținerii și menținerii navigabilității și că efectuează operațiunile în conformitate cu reglementările în vigoare în Mozambic. Standardele de siguranță internaționale sunt puse în aplicare de către transportatorii aerieni, aceștia având competența și demonstrând disponibilitatea de a remedia deficiențele în materie de siguranță.

(49) La data de 17 martie 2017, a avut loc o reuniune de consultare tehnică între Comisie, AESA și IACM. IACM a informat Comisia cu privire la progresele realizate după vizita de evaluare pe teren a Uniunii și s-a convenit că IACM va furniza informații suplimentare cu privire la măsurile corective întreprinse în legătură observațiile formulate cu ocazia vizitei respective. IACM a explicat că a utilizat aceste informații pentru a formula constatările cu privire la transportatorii aerieni în cauză și că a cerut operatorilor să întreprindă măsuri corective.

(50) La data de 21 aprilie 2017, IACM a furnizat informații cu privire la planul său de măsuri corective și la cel al celor trei transportatori aerieni vizitați în cursul vizitei de evaluare pe teren a Uniunii, inclusiv cu privire la remedierea constatărilor formulate de IACM. Planul de măsuri corective abordează în mod corespunzător observațiile făcute în cursul vizitei și conține termene realiste. Dovezile furnizate sunt relevante pentru remedierea constatărilor.

(51) IACM și celui mai mare transportator aerian înregistrat în Mozambic, *Linhas Aéreas de Moçambique*, li s-a oferit posibilitatea de a fi audiați, la data de 26 aprilie 2017, de Comisie și de Comitetul de Siguranță Aeriană, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(52) În cursul audierii respective, reprezentantul guvernului Mozambicului a exprimat angajamentul ferm al guvernului său pentru ameliorarea siguranței transporturilor în Mozambic în general și în special pentru îmbunătățirea continuă a punerii în aplicare a standardelor internaționale de siguranță în domeniul aviației.

(53) În cursul audierii, IACM a furnizat informații cu privire la sectorul aviatic din Mozambic și la capacitățile IACM ca autoritate aeronautică civilă autonomă. Aceste informații cuprindeau detalii cu privire la structura sa organizatorică, la mecanismele de finanțare, la numărul inspectorilor de supraveghere a siguranței aviației, la dezvoltarea legislației și a reglementărilor, precum și la planificarea viitoare a IACM.

(54) În cursul audierii, *Linhas Aéreas de Moçambique* a furnizat informații cu privire la flota sa actuală și cu privire la obiectivele sale pentru anii care urmează. După cum a explicat, compania se concentrează pe dezvoltarea rutelor sale pe piața internă și regională. *Linhas Aéreas de Moçambique* a furnizat, de asemenea, informații cu privire la sistemul său de gestionare a siguranței.

(55) Pe baza tuturor informațiilor disponibile, inclusiv a rezultatelor vizitei de evaluare pe teren a Uniunii și a informațiilor furnizate în cursul audierii din data de 26 aprilie 2017, s-a constatat că IACM a realizat îmbunătățiri durabile pe parcursul unei perioade de timp continue. De asemenea, se recunoaște faptul că IACM s-a dovedit disponibilă să intre într-un dialog permanent cu Comisia. Se estimează că IACM are capacitatea de a-și îndeplini responsabilitățile cu privire la supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Mozambic. În cursul audierii, guvernul Mozambicului s-a angajat să participe din plin la un dialog continuu cu Comisia cu privire la siguranță, inclusiv prin participări la reuniuni suplimentare, dacă și când Comisia va considera necesar acest lucru.

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

(57) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Mozambic, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

(58) În cazul în care unele informații pertinente legate de siguranță sugerează că, din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, există riscuri iminente în materie de siguranță, Comisia se poate vedea obligată să întreprindă măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Nigeria

(59) La data de 25 noiembrie 2015, transportatorul aerian *Med-View Airline*, certificat în Nigeria, a depus la AESA o cerere de autorizare ca operator dintr-o țară terță (denumit în continuare „TCO"). AESA a evaluat cererea în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei și a identificat probleme substanțiale legate de incapacitatea societății *Med-View Airline* de a demonstra conformitatea cu cerințele aplicabile stabilite la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 452/2014. Prin urmare, AESA a concluzionat că o evaluare suplimentară nu ar conduce la eliberarea unei autorizații de TCO pentru *Med-View Airline*, deoarece aceasta nu a îndeplinit cerințele respective. De aceea, la 17 noiembrie 2016, AESA a respins cererea din motive de siguranță.

(60) La data de 24 februarie 2017, Comisia a solicitat informații din partea Autorității Aeronautice Civile Nigeriene (denumită în continuare „NCAA") privind măsurile luate în urma respingerii de către AESA a cererii de TCO depuse de *Med-View Airline*. În scrisoarea sa din data de 22 martie 2017 adresată Comisiei, NCAA nu a furnizat informațiile necesare pentru a asigura că măsurile întreprinse din partea NCAA sunt potrivite pentru a aborda problemele detectate de AESA cu ocazia evaluării cererii de TCO depuse de *Med-View Airline*.

(61) La 10 și la 24 aprilie 2017, *Med-View Airline* a furnizat Comisiei informații cu privire la măsurile corective întreprinse pentru a aborda problemele detectate de AESA.

(62) Atât NCAA, cât și *Med-View Airline* li s-a oferit posibilitatea de a fi audiate, la 25 aprilie 2017, de Comisie și de Comitetul de Siguranță Aeriană, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(63) În cursul audierii respective, NCAA a furnizat doar informații limitate cu privire la aspecte precum data instituirii, rezultatele auditurilor OACI din 2006 și din martie 2016, statutul său în cadrul programului FAA de evaluare a siguranței la nivel internațional a aviației, numărul inspectorilor pentru operațiuni de zbor și navigabilitate și numărul titularilor de certificate de operator aerian din Nigeria. Răspunsurile NCAA la întrebările în legătură cu competența sa pentru identificarea și monitorizarea deficiențelor în materie de siguranță arată că această competență nu este corespunzătoare. Se consideră că NCAA va trebui să adopte măsuri pentru a ameliora calitatea necesară a supravegherii siguranței transportatorilor aerieni de care este responsabilă.

(64) În cursul audierii, prezentând amănunțit informații pe care le furnizase anterior, *Med-View Airline* a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană cu privire la măsurile corective care au fost întreprinse pentru a aborda problemele identificate de AESA ca parte a evaluării siguranței aferente cererii de TCO, precum operațiunile de zbor efectuate în afara domeniului certificatului de transportator aerian aprobat și condițiile de operare aferente, navigabilitatea și controlul întreținerii, punerea în aplicare și monitorizarea dispozițiilor privind navigabilitatea și a sistemului de management al siguranței și al calității. Cu toate acestea, *Med-View Airline* a arătat o clară lipsă de conștientizare și înțelegere a gravității motivelor de îngrijorare exprimate de AESA. În plus, măsurile întreprinse de *Med-View Airline* arată lipsa unei analize corespunzătoare a cauzelor fundamentale și a unui plan adecvat de măsuri corective pentru a preveni reapariția aceloraşi neconformități sau a unor neconformități similare care au generat acele probleme.

(65) Informațiile disponibile în prezent, bazate pe evaluarea siguranței pentru cererea TCO efectuată de AESA, împreună cu informațiile prezentate de NCAA și de *Med-View Airlines* arată că există dovezi ale unor deficiențe în materie de siguranță grave din partea *Med-View Airline*. De asemenea, aceste informații arată că *Med-View Airline* nu este în stare să abordeze aceste deficiențe în materie de siguranță, fapt demonstrat, printre altele, de planul de măsuri corective neadecvat și insuficient pe care l-a prezentat ca răspuns la constatările evaluării siguranței pentru cererea de TCO.

(66) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată pentru a include pe transportatorul aerian *Med-View Airline* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(67) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, efectuând cu prioritate inspecții la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Nigeria, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(68) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Pakistan

(69) Prin scrisoarea din data de 23 ianuarie 2017, Comisia a solicitat Autorității Aeronautice Civile din Pakistan (denumită în continuare „PCAA") să furnizeze informații cu privire la acțiunile sale subsecvente legate de accidentul, survenit la 7 decembrie 2016, cu o aeronavă de tip ATR a transportatorului aerian *Pakistan International Airlines*, certificat în Pakistan. În această scrisoare, Comisia a reamintit că la 13 ianuarie 2016, AESA a respins, din motive de siguranță, cererea de TCO depusă de transportatorul aerian *AHS International Pvt Ltd*, certificat, de asemenea, în Pakistan. În plus, Comisia a comunicat în scrisoarea respectivă faptul că deschide consultări oficiale cu PCAA, în temeiul dispozițiilor prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

(70) La data de 18 aprilie 2017, a avut loc o reuniune de consultare tehnică între Comisie, AESA, un stat membru și reprezentanți ai PCAA. În cursul reuniunii respective, PCAA a furnizat informații, inclusiv o prezentare generală a obligațiilor sale de certificare și supraveghere, precum și o sinteză a datelor cu privire la inspecțiile din perioada cuprinsă între 2011 și 2016. La reuniunea respectivă, au fost discutate, în special, responsabilitățile PCAA legate de supravegherea siguranței transportatorului aerian *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*.

(71) Pe parcursul acestei reuniuni, Comisia a comunicat PCAA o serie de elemente legate de obligațiile de certificare și de supraveghere care îi revin. În mod special, luând act de maniera transparentă în care PCAA a furnizat Comisiei informații referitoare la siguranță, Comisia a subliniat faptul că PCAA trebuie să acorde atenția cuvenită ameliorării continue a sistemelor sale de siguranță. În plus, Comisia a comunicat PCAA că trebuie să fie pe deplin informată cu privire la cerințele din Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei și de implicațiile acestora pentru transportatorii aerieni certificați în Pakistan.

(72) Ținând cont de informațiile disponibile actuale, inclusiv de cele furnizate de PCAA la reuniunea tehnică consultativă din 18 aprilie 2017, Comisia a constatat că în prezent nu există nicio lipsă de competență sau lipsă de disponibilitate din partea PCAA pentru a remedia deficiențele legate de siguranță.

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

(74) Statele membre trebuie să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Pakistan, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

(75) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Rusia

(76) În cursul ultimelor șase luni, Comisia, AESA și autoritățile competente ale statelor membre au continuat să monitorizeze îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Rusia care efectuează zboruri pe teritoriul Uniunii, inclusiv prin efectuarea cu prioritate de inspecții la platformă pentru anumiți transportatori aerieni din Federația Rusă, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(77) La 17 martie 2017, reprezentanți ai Comisiei, ai AESA și ai unui stat membru s-au întâlnit cu reprezentanții Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse (denumită în continuare „FATA"). Scopul reuniunii a fost reexaminarea performanței în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Rusia pe baza rapoartelor de inspecție la platformă pentru perioada cuprinsă între 11 martie 2016 și 10 martie 2017, precum și identificarea cazurilor în care activitățile de supraveghere ale FATA trebuie să fie consolidate.

(78) În cursul acestei reuniuni, Comisia a supus unei examinări mai detaliate rezultatele inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul programului SAFA la șase transportatori aerieni certificați în Rusia. Chiar dacă nu au fost constatate probleme legate de siguranță, FATA a informat Comisia că, din cauza numărului limitat de inspecții efectuate la unii transportatori aerieni, doi dintre acești transportatori aerieni vor face obiectul unor inspecții suplimentare în cursul următorului trimestru.

(79) Ținând cont de informațiile disponibile actuale, inclusiv de cele furnizate de FATA la reuniunea tehnică consultativă din 17 martie 2017, Comisia a constatat că în prezent nu există nicio lipsă de competență sau lipsă de disponibilitate din partea FATA pentru a remedia deficiențele legate de siguranță. Din aceste motive, Comisia a ajuns la concluzia că nu este necesară o audiere în fața Comisiei și a Comitetului de Siguranță Aeriană a autorităților aeronautice ruse sau a oricărui transportator aerian certificat în Rusia.

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

(81) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Rusia, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

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

Transportatori aerieni din Saint Vincent și Grenadinele

(83) La data de 16 aprilie 2015, transportatorul aerian *Mustique Airways*, înregistrat în Saint Vincent și Grenadinele, a depus la AESA o cerere pentru eliberarea unei autorizații de TCO. AESA a evaluat cererea în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei și a identificat probleme substanțiale legate de incapacitatea societății *Med-View Airline* de a demonstra conformitatea cu cerințele aplicabile prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 452/2014. Prin urmare, AESA a concluzionat că o evaluare suplimentară nu ar conduce la eliberarea unei autorizații de TCO pentru *Mustique Airways*, deoarece aceasta nu a îndeplinit cerințele respective. De aceea, la 4 octombrie 2016, AESA a respins cererea din motive de siguranță.

(84) La data de 30 ianuarie 2017, Comisia a solicitat informații din partea autorității competente în Saint Vincent și Grenadinele, Autoritatea Aeronautică Civilă din Caraibele de Est (denumită în continuare „ECCAA"), privind măsurile luate în urma respingerii de către AESA a cererii de TCO depuse de *Med-View Airline*. La data de 24 februarie 2017, ECCAA a informat Comisia cu privire la faptul că, la 2 februarie 2017, *Mustique Airways* a prezentat la AESA o nouă cerere pentru eliberarea unei autorizații de TCO, pe motiv că, potrivit *Mustique Airways*, problemele în materie de siguranță care au condus la respingerea anterioară a cererii de TCO de către AESA au fost rezolvate în mod satisfăcător.

(85) Deoarece nici *Mustique Airways*, nici ECCAA nu au furnizat dovezi care să ateste că problemele în materie de siguranță rezultate din evaluarea siguranței aferente cererii de TCO efectuată de AESA au fost eliminate, atât ECCAA, cât și *Mustique Airways* li s-a oferit posibilitatea de a fi audiate, la 26 aprilie 2017, de către Comisie și de către Comitetul de Siguranță Aeriană, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(86) Autoritatea nu a răspuns invitației de a fi audiată și nu a participat la audiere. În mod similar, ECCAA nu a furnizat informații cu privire la măsurile întreprinse pentru constatările din cadrul TCO legate de *Mustique Airways* sau de activitățile sale de supraveghere.

(87) La data de 24 aprilie 2017, AESA a organizat o reuniune tehnică cu *Mustique Airways* pentru a discuta noua sa cerere. Având în vedere intervalul de timp scurt dintre reuniune și audiere, AESA nu a avut posibilitatea să efectueze o evaluare completă a noii cereri. Cu toate acestea, AESA a fost în măsură să confirme Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană faptul că principalele cauze care au condus la deficiențele de siguranță serioase și repetate, pe care AESA le-a constatat cu ocazia primei evaluări a cererii de TCO, rămân prezente.

(88) În cursul audierii din data de 26 aprilie 2017, *Mustique Airways* a furnizat informații cu privire la activitatea economică și la instalațiile societății și numai într-o măsură restrânsă cu privire la aspectele legate de siguranță. Din informațiile furnizate de *Mustique Airways* privind progresul realizat în legătură cu dezvoltarea sistemelor de management al siguranței și al calității rezultă că acestea sunt insuficient dezvoltate. În timp ce disponibilitatea *Mustique Airways* de a se angaja într-un dialog mai eficace cu AESA cu privire la noua cerere depusă de *Mustique Airways* pentru eliberarea unei autorizații de TCO poate fi salutată, a fost constatată lipsa unor elemente esențiale pentru siguranță, precum un sistem de bază de management al siguranței. În plus, *Med-View Airline* a arătat o clară lipsă de conștientizare și înțelegere a gravității constatărilor făcute de AESA. În cele din urmă, a devenit limpede că transportatorul aerian are o cultură a siguranței de tip reactiv, mai curând decât de tip proactiv.

(89) Informațiile disponibile în prezent, inclusiv informațiile furnizate de AESA în cadrul cererii de TCO a *Mustique Airways* respinse și în cadrul noii cereri aflate în curs, precum și toate informațiile prezentate de acest transportator aerian arată că există dovezi ale unor deficiențe grave în materie de siguranță din partea *Mustique Airways*. *Mustique Airways* nu are în prezent suficientă capacitate pentru a-și soluționa deficiențele de siguranță. De fapt, acțiunile sale legate de siguranță se află în mare măsură în faza de dezvoltare, iar planul de măsuri corective pe care *Mustique Airways* l-a prezentat ca răspuns la constatările făcute cu ocazia evaluării siguranței aferente cererii de TCO nu este suficient de robust, în special în ceea ce privește analiza necesară a cauzelor fundamentale.

(90) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include transportatorul aerian *Mustique Airways* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

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

(92) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Thailanda

(93) La data de 17 martie 2017 a avut loc o reuniune de consultare tehnică între Comisie, AESA și Autoritatea Aeronautică Civilă din Thailanda (denumită în continuare „CAAT"). În cursul acestei reuniuni, CAAT a informat Comisia în privința progreselor realizate din septembrie 2016, în special cu privire la sistemul de transport aerian din Thailanda, la foaia de parcurs a CAAT în direcția asigurării conformității și la starea actuală a punerii în aplicare a planului său de măsuri corective.

(94) Progresele principale sunt legate de noua lege a aviației civile care se prevede că va intra în vigoare în ultimul trimestru al anului 2017, de modificarea reglementărilor CAAT, de structura organizatorică actualizată a acesteia, de mecanismele de finanțare durabile, precum și de ameliorarea recrutării de personal și a programului de formare pentru inspectori săi. CAAT a ameliorat procedurile, manualele și instrumentele sale de inspecție, inclusiv sistemul informatic și a actualizat programul său de supraveghere a siguranței aviației pentru a asigura o supraveghere completă și continuă a transportatorilor aerieni certificați în Thailanda. De asemenea, CAAT a creat un departament pentru asigurarea calității, având sarcina de a monitoriza respectarea de către CAAT a standardelor de siguranță naționale și internaționale din domeniul aviației.

(95) CAAT a furnizat, de asemenea, informații cu privire la dezvoltarea programului său național de siguranță și la situația legată de constatările formulate de OACI cu ocazia auditului său din ianuarie 2015, inclusiv informații cu privire la motivele semnificative de îngrijorare în materie de siguranță legate de certificarea transportatorilor aerieni bazate pe aceste constatări. În plus, CAAT a furnizat informații cu privire la progresele înregistrate în legătură cu planul său privind durabilitatea și cu cooperarea internațională la care s-a angajat.

(96) Un element important al planului de măsuri corective al CAAT îl constituie recertificarea transportatorilor aerieni din Thailanda, conform abordării structurate în cinci etape a OACI pentru certificarea transportatorilor aerieni. În februarie 2017, primul dintre transportatorii aerieni care operează zboruri internaționale a fost recertificat, iar până la sfârșitul lunii iunie 2017, CAAT estimează că va recertifica alți 12 transportatori aerieni care furnizează servicii de transport aerian internaționale. În cursul procesului de recertificare, CAAT a întreprins măsuri de executare față de anumiți candidați la recertificare.

(97) Guvernul Thailandei și CAAT au făcut dovada unui angajament clar de a îmbunătăți sistemul de supraveghere a siguranței aviației în Thailanda. CAAT a furnizat dovezi care atestă faptul că în ultimele șase luni au fost realizate progrese semnificative. Informațiile disponibile în prezent privind siguranța legate de transportatorii aerieni certificați în Thailanda nu vin în sprijinul unei decizii de impunere a unei interdicții sau a unor restricții de exploatare. Pentru a monitoriza îndeaproape această situație, consultările cu autoritățile thailandeze urmează să continue, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

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

(99) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, efectuând cu prioritate inspecții la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Thailanda, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(100) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Ucraina

(101) La data de 29 august 2014, transportatorul aerian *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”*, certificat în Ucraina, a depus la AESA o cerere pentru eliberarea unei autorizații de TCO. AESA a evaluat cererea în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei și a identificat probleme substanțiale legate de incapacitatea societății *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* de a demonstra conformitatea cu cerințele aplicabile prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 452/2014. Prin urmare, AESA a concluzionat că o evaluare suplimentară nu ar conduce la eliberarea unei autorizații de TCO pentru societatea *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”*, deoarece aceasta nu a îndeplinit cerințele respective. De aceea, la 15 septembrie 2016, AESA a respins cererea din motive de siguranță.

(102) La data de 15 februarie 2016, transportatorul aerian *Air Company „Black Sea Airlines” LLC*, înregistrat în Ucraina, a depus la AESA o cerere pentru eliberarea unei autorizații de TCO. AESA a evaluat cererea în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei și a identificat probleme substanțiale legate de incapacitatea societății *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* de a demonstra conformitatea cu cerințele aplicabile prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 452/2014. Prin urmare, AESA a concluzionat că o evaluare suplimentară nu ar conduce la eliberarea unei autorizații de TCO pentru societatea *Air Company „Black Sea Airlines” LLC*, deoarece aceasta nu a îndeplinit cerințele respective. De aceea, la 13 octombrie 2016, AESA a respins cererea din motive de siguranță.

(103) La data de 6 martie 2017, Comisia a solicitat din partea Autorității Aeronautice Civile din Ucraina (denumită în continuare „SAAU”) informații cu privire la măsurile pe care aceasta le-a întreprins ca urmare a respingerii de către AESA a cererilor de TCO depuse de *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* și de *Air Company „Black Sea Airlines” LLC*. Scrisoarea respectivă a condus la deschiderea unor consultări oficiale cu SAAU, în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006. Întrucât problemele în materie de siguranță, care au reieșit din evaluarea siguranței efectuată de către AESA pentru cererea de TCO, nu fuseseră remediate, atât SAAU, cât și *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* și *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* li s-a oferit posibilitatea de a fi audiate la 25 aprilie 2017 de Comisie și de Comitetul de Siguranță Aeriană, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(104) La data de 3 aprilie 2017, SAAU a revocat certificatul de operator aerian al *Air Company „Black Sea Airlines” LLC*.. Această decizie a încheiat consultarea oficială deschisă la 6 martie 2017 cu privire la acest transportator aerian.

(105) SAAU și *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* au fost audiate de Comisie și de Comitetul de Siguranță Aeriană la 25 aprilie 2017. Printre alte elemente, SAAU a făcut cunoscut că activitățile de supraveghere privind transportatorii aerieni certificați în Ucraina sunt adaptate pentru a corespunde registrelor SAFA, precum și oricăror informații care decurg din procesul de eliberare a unei autorizații de TCO. SAAU a furnizat, de asemenea, informații cu privire la posibila adoptare a unor acțiuni pe termen scurt, precum suspendarea, limitarea sau revocarea certificatului de transportator aerian al unor transportatori aerieni ca reacție la respingerea unei cereri de eliberare a unei autorizații de TCO de către AESA. În plus, SAAU a furnizat informații cu privire la posibila adoptare a unor acțiuni pe termen lung cu scopul de a ameliora procesele sale interne legate de activitățile sale de certificare și supraveghere în raport cu transportatorii aerieni certificați în Ucraina.

(106) În cursul acestei audieri, prezentând amănunțit informații furnizate anterior, *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* a furnizat informații suplimentare cu privire la măsurile corective pe care le-a întreprins pentru a aborda problemele identificate de AESA ca parte a evaluării siguranței aferente cererii de TCO, precum gestionarea menținerii navigabilității și efectuarea activităților de întreținere. De asemenea, transportatorul aerian a prezentat informații cu privire la un audit suplimentar realizat în martie 2017 de către o entitate privată pentru a determina starea actuală a conformității sale cu standardele internaționale de siguranță. Auditul a confirmat deficiențele sistemice care fuseseră identificate anterior de către AESA în sistemul actual de documentație al transportatorului aerian.

(107) În cursul audierii, *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"* a explicat, de asemenea, că a depus o nouă cerere pentru eliberarea unei autorizații de TCO la 19 aprilie 2017. Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană au luat cunoștință de acest lucru și au salutat confirmarea atât din partea transportatorului aerian, cât și a AESA a faptului că procesării acestei noi cereri de TCO îi va fi acordată toată atenția necesară în cadrul Regulamentului (UE) nr. 452/2014.

(108) Informațiile disponibile în prezent, bazate pe evaluarea siguranței aferente cererii de TCO efectuată de AESA pentru *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"*, împreună cu informațiile furnizate de SAAU și *International Joint-Stock Aviation Company „URGA"*, arată că punerea în aplicare a acțiunilor corective pentru a aborda problemele de siguranță detectate de AESA nu este încă suficient completată. Informațiile respective arată, de asemenea, că transportatorul aerian nu are în prezent suficientă capacitate pentru a identifica el însuși neconformitățile din toate procesele și activitățile sale.

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

(110) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, efectuând cu prioritate inspecții la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Ucraina, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(111) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Zimbabwe

(112) La data de 12 aprilie 2016, transportatorul aerian *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, înregistrat în Zimbabwe, a depus la AESA o cerere pentru eliberarea unei autorizații de TCO. AESA a evaluat cererea în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei și a identificat probleme substanțiale legate de incapacitatea societății *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* de a demonstra conformitatea cu cerințele aplicabile prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 452/2014. Prin urmare, AESA a concluzionat că o evaluare suplimentară nu ar conduce la eliberarea unei autorizații de TCO pentru *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, deoarece aceasta nu a îndeplinit cerințele respective. De aceea, la 7 noiembrie 2016, AESA a respins cererea din motive de siguranță.

(113) La data de 3 martie 2017, Comisia a solicitat din partea Autorității Aeronautice Civile din Zimbabwe (denumită în continuare „CAAZ") informații cu privire la măsurile pe care le-a întreprins ca urmare a respingerii de către AESA a cererii de TCO depuse de *Air Zimbabwe Pvt Ltd*. Scrisoarea respectivă a condus la deschiderea unor consultări oficiale cu CAAZ, în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006. Întrucât problemele în materie de siguranță, care au reieșit din evaluarea siguranței aferente cererii de TCO efectuată de către AESA, nu fuseseră remediate, atât CAAZ, cât și *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* li s-a oferit posibilitatea de a fi audiate la 26 aprilie 2017 de Comisie și de Comitetul de Siguranță Aeriană, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(114) În cursul acestei audieri, printre alte elemente, CAAZ a furnizat informații cu privire la responsabilitățile sale în materie de supraveghere în raport cu *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. CAAZ a prezentat un rezumat al acțiunilor întreprinse în legătură cu respingerea de către AESA, din motive de siguranță, a cererii de eliberare a unei autorizații de TCO depuse de *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. AESA a furnizat informații cu privire la gravitatea motivelor de îngrijorare care au constituit fundamentul deciziei sale de respingere a cererii de TCO.

(115) În cursul acestei audieri, *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* a furnizat informații cu privire la acțiunile corective care au fost inițiate și care sunt în curs de desfășurare după respingerea, de către AESA, a cererii de TCO a acestui transportator aerian. Cu toate acestea, informațiile furnizate de *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, inclusiv elementele privind progresul limitat realizat în legătură cu dezvoltarea sistemelor sale de management al siguranței și al calității, au fost insuficiente pentru a rezolva problemele detectate.

(116) Informațiile disponibile în prezent, inclusiv informațiile legate de evaluarea siguranței aferentă cererii de TCO depusă de *Air Zimbabwe Pvt Ltd*, împreună cu informațiile furnizate de CAAZ și de *Air Zimbabwe Pvt Ltd*, arată în mod clar existența unor deficiențe grave în materie de siguranță din partea *Air Zimbabwe Pvt Ltd*. Se consideră că *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* nu are în prezent suficientă capacitate pentru a-și soluționa deficiențele de siguranță. De fapt, acțiunile în curs de desfășurare legate de siguranță ale *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* se află în mare măsură în faza de dezvoltare, iar planul de măsuri corective pe care *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* l-a prezentat ca răspuns la constatările făcute cu ocazia evaluării siguranței aferente cererii de TCO nu este robust, în special în ceea ce privește analiza necesară a cauzelor fundamentale.

(117) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată pentru a include transportatorul aerian *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(118) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, efectuând cu prioritate inspecții la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Zimbabwe, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(119) În cazul în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței cauzate de nerespectarea standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

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

(121) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de Siguranță Aeriană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

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

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

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 15 mai 2017

Pentru Comisie,

pentru președinte

Violeta BULC

Membru al Comisiei

ANEXA A

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Republica Islamică Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Saint Vincent și Grenadinele
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY „URGA”	UK 012	URG	Ucraina
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv			**Republica Islamică Afganistan**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Republica Islamică Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Republica Islamică Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția *TAAG Angola Airlines*, care figurează în anexa B, inclusiv			**Republica Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republica Angola

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv			**Republica Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Necunoscut	Republica Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republica Congo
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv			**Republica Democratică Congo (RDC)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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**
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 *Afrijet* și *SN2AG*, care figurează în anexa B, inclusiv			**Republica Gaboneză**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republica Gaboneză
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gaboneză
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republica Gaboneză
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Necunoscut	Republica Gaboneză

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air și Batik Air,* inclusiv			**Republica Indonezia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Necunoscut	Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
AMA	135-054	Necunoscut	Republica Indonezia
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republica Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republica Indonezia
EASTINDO	135-038	ESD	Republica Indonezia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Necunoscut	Republica Indonezia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Necunoscut	Republica Indonezia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Necunoscut	Republica Indonezia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
HEVILIFT AVIATION	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republica Indonezia
INDO STAR AVIATION	135-057	Necunoscut	Republica Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KOMALA INDONESIA	135-051	Necunoscut	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republica Indonezia
MARTA BUANA ABADI	135-049	Necunoscut	Republica Indonezia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Necunoscut	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
MY INDO AIRLINES	121-042	Necunoscut	Republica Indonezia
NAM AIR	121-058	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republica Indonezia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Necunoscut	Republica Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republica Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	Republica Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Necunoscut	Republica Indonezia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republica Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Necunoscut	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURYA AIR	135-046	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republica Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republica Indonezia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Necunoscut	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Necunoscut	Republica Indonezia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv			**Republica Kârgâzstan**
AIR BISHKEK (fosta EASTOK AVIA)	15	EAA	Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republica Kârgâzstan
HELI SKY	47	HAC	Republica Kârgâzstan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republica Kârgâzstan
S GROUP INTERNATIONAL (fosta S GROUP AVIATION)	45	IND	Republica Kârgâzstan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republica Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republica Kârgâzstan
TEZ JET	46	TEZ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			**Liberia**
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Libia, inclusiv			**Libia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv			**Republica Federală Democratică Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republica Federală Democratică Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
GOMA AIR	064/2010	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republica Federală Democratică Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republica Federală Democratică Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republica Federală Democratică Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Republica Federală Democratică Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republica Federală Democratică Nepal

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Principe, inclusiv			**São Tomé și Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé și Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Principe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	NECUNOSCUT	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NECUNOSCUT	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	NECUNOSCUT	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NECUNOSCUT	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NECUNOSCUT	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NECUNOSCUT	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	NECUNOSCUT	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv			**Republica Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republica Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republica Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republica Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republica Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republica Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republica Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republica Sudan

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE OPERARE PE TERITORIUL UNIUNII [1]

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă este (sunt) disponibil(e), numărul (numerele) de serie al(e) aeronavei care face obiectul restricției	Statul de înmatriculare
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, cu excepția aeronavelor de tip Boeing B737-700, a aeronavelor de tip Boeing B777-200, a aeronavelor de tip Boeing B777-300 și a aeronavelor de tip Boeing B777-300ER.	Toată flota, cu excepția aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B737-700, astfel cum se menționează în AOC; aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B777-200, astfel cum se menționează în AOC; aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B777-300, astfel cum se menționează în AOC și aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B777-300ER, astfel cum se menționează în AOC.	Republica Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, cu excepția LET 410 UVP.	Toată flota, cu excepția D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția a două aeronave de tip Falcon 50 și a două aeronave de tip Falcon 900.	Toată flota, cu excepția TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republica Gaboneză
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția unei aeronave de tip Challenger CL-601 și a unei aeronave de tip HS-125-800.	Toată flota, cu excepția TR-AAG, ZS-AFG.	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
IRAN AIR	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toate aeronavele de tip Fokker F100 și de tip Boeing B747	Aeronavele de tip Fokker F100, astfel cum se menționează în AOC; aeronavele de tip Boeing B747, astfel cum se menționează în AOC	Republica Islamică Iran

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă este (sunt) disponibil(e), numărul (numerele) de serie al(e) aeronavei care face obiectul restricției	Statul de înmatriculare
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, cu excepția a două aeronave de tip TU- 204.	Toată flota, cu excepția P-632, P-633.	Republica Populară Democrată Coreeană

(1) Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele specifice menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/831 AL COMISIEI

din 16 mai 2017

de aprobare a substanței active *Beauveria bassiana* tulpina 147, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare, și de modificare a anexei la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare și de abrogare a Directivelor 79/117/CEE și 91/414/CEE ale Consiliului ([1]), în special articolul 13 alineatul (2),

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, Franța a primit, la 6 noiembrie 2012, o cerere din partea Arysta Lifescience SAS pentru aprobarea substanței active *Beauveria bassiana* tulpina 147. În conformitate cu articolul 9 alineatul (3) din regulamentul respectiv, Franța, în calitate de stat membru raportor, a notificat, la data de 5 februarie 2013, solicitantului, celorlalte state membre, Comisiei și Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară (denumită în continuare „autoritatea") admisibilitatea cererii.

(2) La 2 octombrie 2014, statul membru raportor a transmis Comisiei un proiect de raport de evaluare, cu o copie către autoritate, în care a evaluat posibilitatea ca substanța activă în cauză să îndeplinească criteriile de aprobare prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009.

(3) Autoritatea s-a conformat dispozițiilor articolului 12 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009. În conformitate cu articolul 12 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, autoritatea a cerut solicitantului să furnizeze informații suplimentare statelor membre, Comisiei și autorității. Evaluarea informațiilor suplimentare, realizată de către statul membru raportor, a fost transmisă autorității la 3 iulie 2015, sub forma unui proiect de raport de evaluare actualizat.

(4) La data de 6 octombrie 2015, autoritatea a comunicat solicitantului, statelor membre și Comisiei concluzia sa ([2]) cu privire la posibilitatea ca substanța activă *Beauveria bassiana* tulpina 147 să îndeplinească criteriile de aprobare prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009. Autoritatea a făcut publică concluzia sa.

(5) La data de 8 martie 2016, Comisia a prezentat Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale raportul de examinare pentru *Beauveria bassiana* tulpina 147 și un proiect de regulament care prevede aprobarea *Beauveria bassiana* tulpina 147.

(6) Solicitantului i s-a oferit posibilitatea de a trimite observații cu privire la raportul de reexaminare.

(7) Cu privire la una sau mai multe utilizări reprezentative ale cel puțin unui produs de protecție a plantelor care conține substanța activă în cauză, în special în ceea ce privește utilizările examinate și detaliate în raportul de examinare, s-a stabilit că sunt îndeplinite criteriile de aprobare prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009. Prin urmare, este oportun să se aprobe *Beauveria bassiana* tulpina 147.

(8) Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 13 alineatul (2) coroborat cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 și având în vedere cunoștințele științifice și tehnice actuale, este necesară includerea anumitor condiții și restricții.

(9) În conformitate cu articolul 13 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei ([3]) ar trebui modificată în consecință.

(10) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale,

---

([1]) JO L 309, 24.11.2009, p. 1.
([2]) *EFSA Journal* 2015;13(10):4261 [35 pp.]. doi: 10.2903/j.efsa.2015.4261.
([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește lista substanțelor active autorizate (JO L 153, 11.6.2011, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Aprobarea substanței active

Substanța activă *Beauveria bassiana* tulpina 147, astfel cum se specifică în anexa I, este aprobată sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute în anexa respectivă.

Articolul 2

Modificări ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011

Anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011 se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

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, 16 mai 2017.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I

Denumire comună, numere de identificare	Denumire IUPAC	Puritate [1]	Data aprobării	Expirarea aprobării	Dispoziții specifice
Beauveria bassiana tulpina 147 Număr de ordine în CNCM (*Collection nationale de culture de microorganismes*) – Institutul Pasteur, Paris, Franța: I-2960.	Nu se aplică.	Nivelul maxim de beauvericină: 24 µg/L	6 iunie 2017	6 iunie 2027	În vederea implementării principiilor uniforme menționate la articolul 29 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, se va ține seama de concluziile raportului de examinare privind substanța *Beauveria bassiana* tulpina 147, în special apendicele I și II. În cadrul acestei evaluări generale, statele membre acordă o atenție deosebită: — protecției operatorilor și a lucrătorilor, ținând seama de faptul că substanța *Beauveria bassiana* tulpina 147, trebuie considerată, ca orice microorganism, drept un potențial sensibilizant și acordând o atenție deosebită expunerii la aceasta prin inhalare; — nivelului maxim al metabolitului beauvericină în produsul formulat. Menținerea strictă a condițiilor de mediu și analiza controlului de calitate pe parcursul procesului de fabricație sunt asigurate de producător. Condițiile de utilizare includ măsuri de atenuare a riscurilor, după caz.

[1] În raportul de reexaminare sunt furnizate mai multe detalii privind identitatea și specificațiile substanței active.

ANEXA II

În partea B din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 540/2011, se adaugă următoarea rubrică:

	Denumire comună, numere de identificare	Denumire IUPAC	Puritate [1]	Data aprobării	Expirarea aprobării	Dispoziții specifice
„110	*Beauveria bassiana* tulpina 147 Număr de ordine în CNCM (*Collection nationale de culture de microorganismes*) – Institutul Pasteur, Paris, Franța: I-2960.	Nu se aplică.	Nivelul maxim de beauvericină: 24 µg/L	6 iunie 2017	6 iunie 2027	În vederea implementării principiilor uniforme menționate la articolul 29 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, se va ține seama de concluziile raportului de examinare privind substanța *Beauveria bassiana* tulpina 147, în special apendicele I și II. În cadrul acestei evaluări generale, statele membre acordă o atenție deosebită: — protecției operatorilor și a lucrătorilor, ținând seama de faptul că substanța *Beauveria bassiana* tulpina 147, trebuie considerată, ca orice microorganism, drept un potențial sensibilizant și acordând o atenție deosebită expunerii la aceasta prin inhalare; — nivelului maxim al metabolitului beauvericină în produsul formulat. Menținerea strictă a condițiilor de mediu și analiza controlului de calitate pe parcursul procesului de fabricație sunt asigurate de producător. Condițiile de utilizare includ măsuri de atenuare a riscurilor, după caz.”

[1] În raportul de reexaminare sunt furnizate mai multe detalii privind identitatea și specificațiile substanței active.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/832 AL COMISIEI

din 16 mai 2017

de acordare a protecției în temeiul articolului 99 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 pentru denumirea Bürgstadter Berg (DOP)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ([1]), în special articolul 99,

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 97 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, cererea Germaniei de înregistrare a denumirii „Bürgstadter Berg" a fost examinată de Comisie și publicată ulterior în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]).

(2) Comisiei nu i s-a comunicat nicio declarație de opoziție în conformitate cu articolul 98 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013.

(3) În conformitate cu articolul 99 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, denumirea „Bürgstadter Berg" ar trebui protejată și înscrisă în registrul menționat la articolul 104 din regulament.

(4) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru organizarea comună a piețelor agricole,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Denumirea „Bürgstadter Berg" (DOP) este protejată.

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, 16 mai 2017.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

([1]) JO L 347, 20.12.2013, p. 671.
([2]) JO C 384, 18.10.2016, p. 4.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/833 AL COMISIEI

din 16 mai 2017

de acordare a protecției în temeiul articolului 99 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 pentru denumirea Terrasses du Larzac (DOP)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ([1]), în special articolul 99,

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 97 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, cererea de înregistrare a denumirii „Terrasses du Larzac" depusă de Franța a fost examinată de Comisie și publicată ulterior în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]).

(2) Comisiei nu i s-a comunicat nicio declarație de opoziție în conformitate cu articolul 98 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013.

(3) În conformitate cu articolul 99 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, denumirea „Terrasses du Larzac" ar trebui protejată și înscrisă în registrul menționat la articolul 104 din regulamentul respectiv.

(4) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru organizarea comună a piețelor agricole,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Denumirea „Terrasses du Larzac" (DOP) este protejată.

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, 16 mai 2017.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

([1]) JO L 347, 20.12.2013, p. 671.
([2]) JO C 386, 20.10.2016, p. 9.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/834 AL COMISIEI

din 16 mai 2017

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 (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a pieților produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ([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 ceea ce privește sectorul fructelor și legumelor și sectorul fructelor și legumelor prelucrate ([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, 16 mai 2017.

Pentru Comisie,

pentru președinte

Jerzy PLEWA

Director general

Direcția Generală Agricultură și Dezvoltare Rurală

([1]) JO L 347, 20.12.2013, p. 671.
([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	114,5
	TN	158,2
	TR	94,0
	ZZ	122,2
0707 00 05	TR	126,8
	ZZ	126,8
0709 93 10	TR	138,7
	ZZ	138,7
0805 10 22, 0805 10 24, 0805 10 28	EG	51,5
	MA	57,2
	TR	55,5
	ZZ	54,7
0805 50 10	AR	123,2
	TR	65,0
	ZA	144,7
	ZZ	111,0
0808 10 80	AR	106,6
	BR	110,9
	CL	120,0
	NZ	150,3
	ZA	99,1
	ZZ	117,4

([1]) Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (UE) nr. 1106/2012 al Comisiei din 27 noiembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 471/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile comunitare privind comerțul exterior cu țările terțe, în ceea ce privește actualizarea nomenclatorului țărilor și teritoriilor (JO L 328, 28.11.2012, p. 7). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/835 AL COMISIEI

din 12 mai 2017

de rectificare a versiunilor în limbile slovenă și suedeză ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian) ([1]), în special articolul 4 literele (a) și (b),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației ([2]) (Regulamentul de bază privind AESA), în special articolele 8 și 8b și anexa Vb,

întrucât:

(1) În versiunile în limbile slovenă și suedeză ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei ([3]) există erori. Celelalte versiuni lingvistice nu sunt afectate.

(2) Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 ar trebui rectificat în consecință.

(3) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt în conformitate cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Se referă numai la versiunea în limba slovenă.

Articolul 2

Se referă numai la versiunea în limba suedeză.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 20.
([2]) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.
([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).

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

Adoptat la Bruxelles, 12 mai 2017.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

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

Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO