

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/2322 AL COMISIEI**din 10 decembrie 2015****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei ⁽²⁾ a stabilit lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, menționată la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „AESA”) au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării listei respective. Câteva țări terțe au comunicat și ele informații relevante. În baza acestor informații, lista Uniunii ar trebui să fie actualizată.
- (3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea reglementară a acestora, cu privire la principalele fapte și considerente care vor sta 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 pe lista Uniunii.
- (4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea să consulte documentele furnizate de statele membre, să prezinte comentarii scrise și să susțină o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului înființat prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului ⁽³⁾ (denumit în continuare „Comitetul pentru siguranță aeriană”).
- (5) În contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului (CE) nr. 473/2006 ⁽⁴⁾, Comisia a comunicat Comitetului pentru siguranță aeriană informații actualizate privind consultările comune aflate în curs de desfășurare cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Botswana, Republica Guineea, India, Indonezia, Iran, Irak, Kazahstan, Liban, Madagascar, Mozambic, Nepal, Filipine, Sudan, Taiwan, Thailanda și Zambia. De asemenea, Comisia a informat Comitetul pentru siguranță aeriană cu privire la situația siguranței aeriene în Georgia, Libia, São Tomé și Príncipe, Tadjikistan și Yemen, precum și cu privire la consultările tehnice cu Federația Rusă.
- (6) AESA a prezentat Comisiei și Comitetului pentru siguranță aeriană rezultatele analizei rapoartelor de audit efectuate de Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”), în cadrul programului său universal de auditare a supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme*, USOAP). În acest context, Statele membre au fost invitate să acorde prioritate inspecțiilor la platformă ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele în care OACI a identificat deficiențe semnificative în materie de siguranță

⁽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).

(*Significant Safety Concerns*, „SSC”) sau de statele în care AESA a stabilit că există deficiențe semnificative ale sistemului de supraveghere a siguranței. Pe lângă consultările întreprinse de Comisie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, acordarea de prioritate inspecțiilor la platformă va permite obținerea de informații suplimentare referitoare la performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele respective.

- (7) De asemenea, AESA a informat Comisia și Comitetul pentru 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 pentru siguranță aeriană cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în statele 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 tehnice și a cooperării în scopul creșterii capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile, pentru a contribui la soluționarea oricărei neconformități cu standardele internaționale aplicabile. În acest context, statele membre au fost invitate să răspundă la astfel de solicitări pe baze bilaterale, în coordonare cu Comisia și cu AESA. În această privință, Comisia a subliniat utilitatea informării comunității aeronautice internaționale – în special prin intermediul bazei de date a Rețelei de asistență colaborativă în materie de siguranță (*Safety Collaborative Assistance Network*, SCAN) a OACI – cu privire la asistența tehnică acordată de Uniune și de statele sale membre pentru îmbunătățirea siguranței aviației la nivel mondial.
- (9) Eurocontrol a furnizat Comisiei și Comitetului pentru siguranță aeriană informații actualizate privind statutul funcției de alertă a programului SAFA și statisticile actuale legate de mesajele de alertă aferente transportatorilor care fac obiectul unei interdicții.

Transportatori aerieni din Uniune

- (10) Ca urmare a analizării de către AESA a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă efectuate în ceea ce privește aeronavele transportatorilor aerieni din Uniune sau în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, mai multe state membre au luat anumite măsuri pentru a asigura respectarea legislației și au informat Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană cu privire la măsurile respective. Malta a informat Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană cu privire la anumite acțiuni pe care le luase cu privire la un număr de transportatori aerieni din Malta, iar Estonia a raportat cu privire la situația transportatorului aerian AS Avies. Înainte de reuniunea Comitetului pentru siguranță aeriană, Grecia a furnizat informații cu privire la anumite acțiuni pe care le luase în ceea ce privește o serie de transportatori aerieni eleni.
- (11) Statele membre și-au reafirmat disponibilitatea de a acționa în mod corespunzător, în cazul în care informații relevante privind siguranța ar indica faptul că există riscuri iminente la adresa siguranței, ca urmare a nerespectării de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță corespunzătoare

Transportatori aerieni din Botswana

- (12) Autoritatea aeronautică civilă din Botswana (*Civil Aviation Authority of Botswana*, „CAAB”) a furnizat informații cu privire la progresele înregistrate în soluționarea SSC-urilor și a altor constatări ale OACI, printr-o scrisoare datată 27 august 2015. CAAB a demonstrat că a înregistrat progrese în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță. CAAB colaborează cu Biroul Regional al OACI pentru a primi asistență suplimentară în soluționarea SSC-urilor și a altor constatări. CAAB a invitat OACI să efectueze o misiune de validare coordonată (*ICAO Coordinated Validation Mission*, „ICVM”), înainte de sfârșitul anului 2015, pentru a verifica soluționarea SSC-urilor.
- (13) Îmbunătățirea punerii în aplicare a standardelor internaționale de siguranță și informațiile disponibile privind siguranța nu vin în sprijinul unei decizii de impunere a unei interdicții sau restricții de exploatare pentru transportatorii aerieni certificați în Botswana. Cu toate acestea, Comisia consideră că situația ar trebui să fie în continuare monitorizată îndeaproape.
- (14) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, în sensul includerii unor transportatori aerieni din Botswana.

⁽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).

Transportatori aerieni din Republica Guineea

- (15) După cum s-a convenit în cadrul reuniunii tehnice cu Comisia, care a avut loc la Bruxelles, în ianuarie 2013, autoritățile competente din Republica Guineea (*Direction nationale de l'aviation civile*, „DNAC”) au furnizat în mod regulat informații cu privire la procesul, aflat în curs de desfășurare, de punere în aplicare a planului de acțiuni corective aprobat de OACI în decembrie 2012, precum și cu privire la toate activitățile conexe.
- (16) Ultimul raport al DNAC privind progresele înregistrate, primit de Comisie la 10 august 2015, prezintă cele mai recente activități și evoluții sub aspectul punerii în aplicare a planului de acțiuni corective, care se concentrează în momentul de față pe statutul procesului de certificare a transportatorilor aerieni și pe înmatricularea aeronavelor. Toate certificatele de transportator aerian (AOC) existente anterior au fost suspendate la sfârșitul lunii martie 2013. Certificarea transportatorilor aerieni *Eagle Air* și *PROBIZ Guinée*, pe deplin conformă cu standardele OACI (certificare în 5 faze), s-a încheiat, acești transportatori aerieni obținându-și AOC-urile la 10 aprilie 2015 (AOC nr. 1/DNAC/2015), respectiv 4 august 2015 (AOC nr. 2/DNAC/2015). Alți patru transportatori aerieni, și anume *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* și *Ijet Aviation* au demarat, de asemenea, procesul de certificare.
- (17) Înmatricularea aeronavelor a înregistrat progrese, iar DNAC a raportat adăugarea a cinci noi aeronave în registrul aeronavelor.
- (18) Punerea în aplicare treptată a planului de măsuri corective, în conformitate cu documentele aprobate de OACI în decembrie 2012, precum și informațiile disponibile privind siguranța nu justifică în prezent o decizie de impunere a unei interdicții sau a unei restricții de exploatare pentru transportatorii aerieni certificați în Republica Guineea. Cu toate acestea, situația ar trebui să fie în continuare monitorizată îndeaproape.
- (19) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, în sensul includerii unor transportatori aerieni din Republica Guineea.
- (20) Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, în cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care să indice prezența unor riscuri de siguranță iminente, ca o consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță.

Transportatori aerieni din India

- (21) La 20 octombrie 2015, au avut loc consultări tehnice între Comisie, AESA, statele membre și reprezentanți ai Direcției Generale pentru Aviație Civilă din India (*Directorate General of Civil Aviation of India*, „DGCA India”), pe de o parte și transportatorul aerian *Air India*, pe de altă parte. DGCA India a oferit detalii cu privire la măsurile de sustenabilitate pe care le pune actualmente în aplicare în ceea ce privește capacitatea sa de supraveghere a siguranței. Consultările tehnice au reprezentat totodată o ocazie de a discuta cu DGCA India pe marginea interacțiunii dintre transportatorii aerieni din India și programul SAFA.
- (22) Din aceste consultări a rezultat cu claritate că, deși DGCA India a pus în aplicare anumite măsuri pentru a asigura sustenabilitatea îmbunătățirilor în materie de siguranță a aviației introduse până în prezent, o serie de domenii necesită în continuare măsuri suplimentare. Pe de altă parte, DGCA India utilizează baza de date SAFA pentru a monitoriza performanța transportatorilor aerieni din India, în cadrul programului SAFA. Acest lucru reiese, printre altele, din faptul că DGCA India a raportat că s-a întâlnit cu *Air India* în iunie 2015, pentru a discuta procesele instituite în cadrul *Air India* în vederea gestionării performanței în contextul programului SAFA.
- (23) *Air India* a oferit o imagine de ansamblu a sistemului său de management al siguranței, un rezumat al informațiilor statistice SAFA per flotă, exemple ale strategiei sale de comunicare din cadrul programului de management al siguranței și detalii privind procesul SAFA pe care l-a pus în aplicare în vederea unei îmbunătățiri continue.
- (24) Prin scrisorile din data de 29 octombrie 2015, ca urmare a consultărilor tehnice, Comisia a reamintit DGCA India o serie de mesaje, inclusiv faptul că performanța SAFA a transportatorilor aerieni din India ar trebui să fie mai atent monitorizată. Adresându-se *Air India*, Comisia a indicat, de asemenea, faptul că progresele realizate în managementul procesului SAFA trebuie să fie demonstrate prin performanța transportatorului aerian în cadrul

programului SAFA. Atât DGCA India, cât și *Air India* au fost sensibilizați cu privire la faptul că, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei ⁽¹⁾ (partea TCO), AESA are responsabilitatea de a efectua evaluări ale siguranței în ceea ce privește operatorii din țări terțe și că performanța în cadrul programului SAFA reprezintă unul dintre elementele-cheie avute în vedere de AESA cu ocazia acestor evaluări.

- (25) Comisia a luat cunoștință de informațiile prezentate de DGCA India și *Air India*. S-a apreciat că, de data aceasta, nu se impune nicio interdicție sau restricție de exploatare pentru transportatorii aerieni certificați în India, dar că rămâne necesară continuarea consultărilor tehnice, pentru a garanta posibilitatea discutării în mod continuu a aspectelor legate de siguranță
- (26) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, în sensul includerii unor transportatori aerieni din India.
- (27) Comisia intenționează să continue procesul de consultări oficiale cu DGCA India, în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (28) Statele membre trebuie să continue să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în ceea ce-i privește pe transportatorii aerieni din India, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Indonezia

- (29) Consultările cu autoritățile competente din Indonezia (*Directorate General of Civil Aviation of Indonesia*, „DGCA Indonezia”) continuă, în vederea monitorizării progreselor realizate de DGCA Indonezia în asigurarea faptului că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Indonezia este pusă în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. În urma auditului efectuat de OACI în mai 2014, DGCA Indonezia și-a dus la îndeplinire planul de acțiuni corective și este în curs de finalizare a acțiunilor corective prevăzute în acesta. La 29 octombrie, a avut loc o reuniune tehnică, la cererea DGCA Indonezia, între Comisie, AESA, anumite state membre și DGCA Indonezia, pe de o parte și transportatorii aerieni *Citilink*, *Lion Air* și *Batik Air*, pe de altă parte. Din această reuniune a rezultat cu claritate că măsurile corective necesare pentru remedierea constatărilor rezultate în urma unor audituri anterioare sunt în curs de elaborare, însă că aceste acțiuni se află deocamdată în diferite stadii de punere în aplicare. Principalul punct slab identificat este modalitatea de efectuare a inspecțiilor în ceea ce privește transportatorii aerieni și aeronavele. Procedurile pentru efectuarea acestor lucrări sunt în vigoare, dar ele nu sunt întotdeauna respectate în practică. Numărul constatărilor făcute cu ocazia inspecțiilor rămâne scăzut, iar raportarea constatărilor către companiile inspectate nu are loc întotdeauna în conformitate cu procedurile aplicabile. Lipsesc proceduri adecvate de monitorizare a constatărilor, iar monitorizarea efectivă a constatărilor rămâne necorespunzătoare; termenele nu sunt respectate și nu sunt întotdeauna aplicate. DGCA Indonezia trebuie să se ocupe de aproximativ 59 de AOC-uri, iar unii dintre acești transportatori aerieni prezintă un ritm de creștere foarte ridicat. Este esențial ca DGCA Indonezia să țină pasul cu aceste evoluții.
- (30) Transportatorul aerian *Citilink* a oferit o prezentare a dezvoltării companiei și a managementului siguranței în cadrul companiei. Compania continuă să crească cu aproximativ opt aeronave noi pe an, în timp ce sistemele și procedurile par a se stabili, treptat. Analiza datelor de zbor s-a îmbunătățit, iar societatea este conștientă de riscurile operaționale. Sistemul de management al siguranței a fost instituit, însă trebuie să se dezvolte în continuare, inclusiv în ceea ce privește rata scăzută de raportare a incidentelor și a evenimentelor.
- (31) *Lion Air* și *Batik Air* s-au prezentat împreună, ambele fiind membre ale aceluiași grup, și anume *Lion Air Group*. Creșterea acestor două companii aeriene rămâne considerabilă, fiecare urmând să primească aproximativ 10 noi aeronave în 2016 și un număr de aeronave comparabil, în anii următori. Principalele provocări cu care se confruntă acești doi transportatori aerieni sunt recrutarea și formarea de personal suficient în toate domeniile. Ambii transportatori aerieni au prezentat planuri pentru formarea echipajelor de zbor și pentru recrutarea și formarea altor categorii de personal. Cerințele minime de calificare pentru piloții nou-recrutați și cerințele pentru promovarea la rangul de comandant aplicate de *Lion Air* sunt relativ scăzute, comparativ cu mediul operațional deseori dificil. Din acest motiv, dar și din cauza creșterii rapide a transportatorului, *Lion Air* deține un număr mare de piloți cu experiență relativ redusă. Această situație s-ar putea reflecta în numărul mare de apropieri nestabilizate și în riscul ridicat de incidente la aterizare (aterizări dure, ieșiri de pe pistă). Un exemplu în acest sens este ieșirea de pe pistă a transportatorului aerian *Batik Air*, înregistrată la 6 noiembrie 2015. Cu privire la acest incident, DGCA Indonezia și transportatorul aerian *Batik Air* au acționat imediat, investigând în mod

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei din 29 aprilie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, JO L 133, 6.5.2014, p. 12.

corespunzător incidentul și luând măsuri de atenuare. Mai mult, sistemul de monitorizare a datelor de zbor s-a îmbunătățit, acest lucru conducând la rezultate semnificative și la progrese sub aspectul siguranței. Sistemul de management al siguranței pare a fi bine dezvoltat, iar, recent, raportarea incidentelor și a evenimentelor a început și ea să se amelioreze, cu toate că punerea în aplicare efectivă și identificarea pericolelor trebuie să se dezvolte în continuare. Ca urmare a reuniunii a reușit în mod clar că amenințările la adresa *Lion Air* și a *Batik Air* sunt creșterea rapidă și lipsa relativă de experiență a echipajelor de zbor.

- (32) DGCA Indonezia a fost invitată la o audiere în fața Comitetului pentru siguranță aeriană, la 25 noiembrie 2015. DGCA Indonezia a reiterat punctele prezentate cu ocazia reuniunii tehnice din 29 octombrie 2015. Printre acestea se numără programul de supraveghere continuă și sistemul de management al constatărilor. Au fost prezentate rezultatele activităților de supraveghere în ceea ce-i privește pe cei patru transportatori aerieni indonezieni exceptați în prezent de la interdicția generală impusă transportatorilor aerieni indonezieni, precum și în ceea ce-i privește pe cei trei transportatori aerieni prezenți la audiere. DGCA Indonezia a prezentat, de asemenea, dezvoltarea sistemului de management al riscurilor de siguranță. DGCA Indonezia a invitat Comisia la o vizită de verificare la fața locului. Această misiune va oferi ocazia de a analiza progresele înregistrate și a determina nivelul punerii efective în aplicare a standardelor internaționale de siguranță de către autoritate și transportatorii aerieni.
- (33) Transportatorii aerieni *Citilink*, *Lion Air* și *Batik Air* au făcut prezentări privind propria dezvoltare și implementare a managementului siguranței, în general în conformitate cu prezentările făcute cu ocazia reuniunii tehnice de la 29 octombrie.
- (34) Printr-o scrisoare datată 22 octombrie 2015, DGCA Indonezia a informat Comisia că, de la ultima actualizare, fuseseră certificați doi noi transportatori aerieni, și anume *Alda Trans Papua* (AOC nr. 135-054) și pentru și *Weststar Aviation Indonesia* (AOC nr. 135-059). Cu toate acestea, DGCA Indonezia nu a furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a respectivilor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. În aceeași scrisoare, DGCA Indonezia a informat Comisia că fuseseră revocate certificatele de operator aerian ale transportatorilor aerieni *Pacific Royale Airways* (AOC 121-045), *Air Maleo* (AOC 121-041, exclusiv operațiuni interne de transport de marfă), *Manunggal Air Service* (AOC 121-020), *Nusantara Buana Air* (AOC 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, AOC 135-006) și *Asconusa Air Transport* (AOC 135-022).
- (35) Deși se poate observa că s-au făcut progrese după auditul OACI din mai 2014 și chiar după reuniunea tehnică din octombrie, verificarea îmbunătățirilor este o condiție prealabilă pentru a obține încrederea necesară din punctul de vedere al siguranței, care să permită o mai mare relaxare a interdicției de exploatare impuse transportatorilor aerieni din Indonezia. Prin urmare, în 2016 urmează să fie organizată o vizită a UE de evaluare la fața locului, cu scopul de a colecta informațiile necesare. La momentul de față, nu există însă suficiente dovezi pentru a susține o decizie privind o ulterioară reducere a severității interdicției de exploatare impuse transportatorilor aerieni din Indonezia, inclusiv în ceea ce privește *Citilink*, *Lion Air* și *Batik Air*.
- (36) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată, pentru a include *Alda Trans Papua* și *Weststar Aviation* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. Transportatorii aerieni *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* și *Asconusa Air Transport* trebuie eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Iran

- (37) Transportatorul aerian *Iran Air*, certificat de către Organizația pentru Aviație Civilă din Republica Islamică Iran (*Civil Aviation Organisation of the Islamic Republic of Iran*, „CAOIRI”), a fost inclus în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, la 30 martie 2010. După o vizită de evaluare la fața locului, restricțiile de exploatare impuse flotei *Iran Air* au fost specificate mai în detaliu, la 5 iulie 2010.
- (38) *Iran Air* a furnizat Comisiei informații privind flota sa actuală, susținute de documente relevante. Acesta a solicitat excluderea tuturor aeronavelor de tip A320 de la restricțiile de exploatare, astfel încât *Iran Air* să exploateze și noile aeronave de tip A320 pe teritoriul Uniunii. În conformitate cu informațiile furnizate de *Iran Air*, vârsta medie a parcului de aeronave A320 al *Iran Air* este inferioară vârstei medii a aeronavelor autorizate să opereze pe teritoriul Uniunii. *Iran Air* susține, de asemenea, că aeronavele pot fi exploatare în mod fiabil. Cu toate acestea, întrucât nu a fost posibil să se verifice probele furnizate, pe baza informațiilor de care dispune Comisia la ora actuală, nu este posibil să se adauge noi aeronave la lista aeronavelor pe care *Iran Air* le poate exploata pe teritoriul Uniunii.

- (39) În conformitate cu AOC-ul *Iran Air*, numărul aeronavelor de tipul celor autorizate să opereze pe teritoriul Uniunii a scăzut. Prin urmare, lista avioanelor exceptate incluse în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ar trebui să fie modificată în consecință.
- (40) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază deci că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată, în sensul includerii flotei deținute în prezent de transportatorul aerian *Iran Air* în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Irak

- (41) AESA a scris Autorității aviației civile irakiene (*Iraqi Civil Aviation Authority*, „ICAA”) în patru rânduri, între 13 iunie 2014 și 16 martie 2015, comunicându-i acesteia preocupările sale sub aspectul siguranței, legate de performanța *Iraqi Airways* în cadrul programului SAFA. În ceea ce privește respectivele preocupări, datele SAFA reflectă dovezi ale unei analize insuficiente a cauzelor primordiale din partea *Iraqi Airways*.
- (42) *Iraqi Airways* a solicitat din partea AESA o autorizație de operator dintr-o țară terță (*Third Country Operator*, „TCO”), la 20 august 2014. AESA a evaluat solicitarea de autorizație TCO a *Iraqi Airways* în conformitate cu cerințele părții TCO.
- (43) În activitatea sa de evaluare a siguranței *Iraqi Airways*, din cadrul procedurii de acordare a autorizației TCO, AESA a exprimat preocupări majore cu privire la inabilitatea *Iraqi Airways* de a soluționa problemele de siguranță constatate și de a prezenta o documentație referitoare la siguranță, în timp util. Prin urmare, AESA a concluzionat că o evaluare suplimentară nu va conduce la eliberarea unei autorizații pentru *Iraqi Airways* și că, în consecință, aceasta nu îndeplinea cerințele aplicabile ale Regulamentului (UE) nr. 452/2014 al Comisiei. Astfel, la 16 iulie 2015, AESA a respins solicitarea *Iraqi Airways* de acordare a autorizației TCO, din motivele clare de siguranță descrise anterior.
- (44) La 28 septembrie 2015, Comisia s-a adresat în scris către ICAA. Scrisoarea a constituit deschiderea consultărilor oficiale cu autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni certificați în Irak, în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006. În această scrisoare, Comisia a explicat că la baza deschiderii acestor consultări oficiale stăteau performanța în materie de siguranță a *Iraqi Airways*, în cadrul programului SAFA, precum și decizia AESA de neacordare a autorizației TCO, solicitată de *Iraqi Airways*.
- (45) La 27 octombrie 2015, Comisia s-a adresat în scris către ICAA și *Iraqi Airways*, pentru a informa ambele părți că dosarul *Iraqi Airways* a fost pus pe ordinea de zi a reuniunii Comitetului pentru siguranță aeriană din 24-26 noiembrie 2015 și că atât ICAA, cât și *Iraqi Airways* vor avea ocazia de a-și prezenta punctele de vedere în fața Comitetului pentru siguranță aeriană, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (46) La data de 3 noiembrie 2015, a avut loc o videoconferință cu participarea Comisiei, a AESA și a statelor membre, pe de o parte și a reprezentanților ICAA și *Iraqi Airways*, pe de altă parte. În cursul acestei videoconferințe, ICAA a prezentat o imagine de ansamblu a atribuțiilor sale, inclusiv principiile de bază ale activității sale de supraveghere în materie de siguranță. Alte informații furnizate de ICAA au inclus o prezentare generală a supravegherii pe care o aplică în cazul *Iraqi Airways*, precum și modul în care ICAA monitorizează informațiile referitoare la programul SAFA. Prezentarea făcută pe parcursul videoconferinței de către *Iraqi Airways* a furnizat, printre alte elemente incluse, doar o imagine foarte generală alcătuită din informații referitoare la sistemele sale de management al siguranței și calității și la alte procese din sfera siguranței.
- (47) ICAA și *Iraqi Airways* au fost audiate de Comitetul pentru siguranță aeriană, la 25 noiembrie 2015. Printre alte elemente, ICAA a raportat că responsabilitățile sale de supraveghere acoperă șapte deținători de AOC, printre care și *Iraqi Airways*. ICAA a prezentat, de asemenea, un rezumat al acțiunilor planificate în vederea consolidării capacităților sale. AESA a furnizat informații cu privire la problemele de siguranță care au stat la baza deciziei de neacordare a autorizației TCO.
- (48) *Iraqi Airways* a prezentat diverse elemente, inclusiv informații referitoare la analiza și monitorizarea sa din cadrul SAFA. Prezentarea nu a oferit suficiente dovezi privind funcționarea detaliată a sistemului de management al siguranței și calității al *Iraqi Airways*. Informațiile furnizate de către *Iraqi Airways* nu au fost suficiente pentru a răspunde în totalitate preocupărilor în materie de siguranță, care au stat la baza deciziei AESA de a nu acorda *Iraqi Airways* autorizația TCO.
- (49) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată, în sensul includerii transportatorului aerian *Iraqi Airways* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

- (50) Deoarece această includere este o consecință directă a deciziei AESA de neacordare a autorizației TCO, Comisia intenționează să reexamineze includerea, însă doar atunci când AESA va informa Comisia că, în opinia sa, sunt îndeplinite condițiile pentru ca AESA să ia o decizie pozitivă în temeiul părții TCO, în ceea ce privește *Iraqi Airways*.

Transportatori aerieni din Kazahstan

- (51) Începând din iulie 2009, toți transportatorii aerieni certificați în Kazahstan, cu excepția unuia singur, sunt supuși unei interdicții totale de exploatare, cauzată în principal de incapacitatea autorității responsabile cu supravegherea siguranței transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan – Comisia de aviație civilă din Kazahstan (*Civil Aviation Committee of Kazakhstan*, „CAC”) – de a pune în aplicare și a asigura aplicarea standardelor internaționale de siguranță relevante. În cazul transportatorului aerian *Air Astana* s-a făcut o excepție parțială. *Air Astana* a fost inclus în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și a fost autorizat să opereze în Uniune cu o parte a flotei sale și în limita nivelului său operațional de la momentul respectiv.
- (52) În 2014, ca urmare a unor rezultate SAFA îmbunătățite, *Air Astana* a fost autorizat să-și mărească nivelul operațiunilor în Uniune, dar numai cu tipul de aeronavă pe care a fost autorizat să o exploateze în Uniune, începând cu 2009.
- (53) *Air Astana* a fost recertificat de CAC, în aprilie 2015 și apoi în cadrul auditului de siguranță operațională (*Operational Safety Audit*, IOSA) al Asociației Internaționale de Transport Aerian (*International Air Transport Association*, IATA), în mai 2015. Transportatorul aerian furnizează Comisiei informații actualizate în mod regulat privind operațiunile sale de zbor și activitățile sale de formare și de întreținere. Auditul *Air Astana*, efectuat de AESA în octombrie 2015, în cadrul părții TCO, nu a dezvăluit nicio dovadă de neconformitate cu standardele internaționale. *Air Astana* s-au dovedit a fi dotat cu personal suficient și gestionat în mod eficace, de către o echipă de management internațională competentă, alături de personal angajat pe plan local. Organizația a elaborat o cultură solidă și credibilă a siguranței. Prin urmare, echipa de audit a AESA a recomandat *Air Astana* pentru a o autorizație TCO, fără constatări.
- (54) Pentru a oferi informații actualizate cu privire la activitățile de supraveghere a siguranței din Kazahstan, CAC a fost invitată la o audiere, cu ocazia reuniunii Comitetului pentru siguranță aeriană, de la 24 noiembrie 2015. CAC a indicat faptul că sunt în curs de desfășurare o serie de acțiuni având ca obiectiv abordarea deficiențelor semnalate de OACI în 2014 în cadrul ICVM, inclusiv SSC-ul din domeniul operațiunilor aeriene. Aceste acțiuni includ instituirea unui program de formare pentru inspectorii din domeniul siguranței aviației și îmbunătățirea procedurilor legate de certificarea operatorilor aerieni și de eliberarea aprobărilor specifice. În ceea ce privește SSC-ul, CAC a indicat faptul că rezoluția sa este prevăzută cel mai devreme la sfârșitul anului 2015. În plus, în noiembrie 2015, autoritățile competente din Kazahstan au semnat un memorandum de înțelegere cu un furnizor de servicii de consultanță, pentru a crește nivelul de punere efectivă în aplicare a standardelor relevante de siguranță în Kazahstan. CAC a indicat de asemenea că un total de 12 operatori aflați sub supravegherea sa au fost recertificați în 2015 și că 5 AOC-uri au fost revocate. Deși acestea sunt evoluții pozitive, subzistă o incertitudine importantă în ceea ce privește nivelul de conformitate al proceselor de certificare și aprobare a operatorilor aerieni, precum și în ceea ce privește eficacitatea măsurilor de reglementare puse în aplicare pentru soluționarea SSC-ului.
- (55) *Air Astana* a fost și el invitat la o audiere în cadrul reuniunii Comitetului pentru siguranță aeriană de la 24 noiembrie 2015. *Air Astana* a furnizat dovezi care atestă faptul că a instituit un proces de management al siguranței eficace și stabil, pentru a aborda riscurile de siguranță, a efectua o analiză a cauzelor primordiale și a promova o cultură a siguranței în cadrul organizației sale. Transportatorul aerian și-a demonstrat capacitatea de a gestiona evoluțiile la nivelul amplitudinii și al volumului activităților sale, într-un mod sigur și eficient. În plus, *Air Astana* a oferit asigurări în legătură cu faptul că supravegherea flotei sale este efectuată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță aplicabile.
- (56) Transportatorul aerian *SCAT JSC*, certificat în Kazahstan, a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru siguranță aeriană, iar audierea a avut loc în data de 24 noiembrie 2015. Transportatorul aerian a finalizat cu succes certificarea IOSA. Potrivit informațiilor furnizate de *SCAT JSC*, mai multe dintre aeronavele sale de tip Boeing B-737 și B-757 sunt înmatriculate în Lituania. Deși Comisia recunoaște progresele înregistrate de *SCAT JSC*, transportatorul aerian nu a furnizat dovezi din care să rezulte că operațiunile sale de zbor, precum și continuitatea navigabilității și întreținerea aeronavelor sale, sunt efectuate în conformitate cu standardele de siguranță aplicabile.
- (57) Pe baza informațiilor aflate la dispoziția Comisiei, inclusiv a celor furnizate cu ocazia audierii din 24 noiembrie 2015, se concluzionează că proiectul de reformă legislativă al Kazahstanului în domeniul aviației civile progresează încet. Cu toate acestea, ca dovadă a unor progrese mai profunde, ar trebui soluționat SSC-ul restant din domeniul operațiunilor aeriene, pentru a se putea avea astfel în vedere o relaxare substanțială a restricțiilor aplicabile în prezent transportatorilor aerieni aflați sub supravegherea CAC, cu excepția *Air Astana*.

- (58) Pe baza informațiilor de care dispune Comisia, a rezultatelor pozitive ale auditului TCO desfășurat pe lângă *Air Astana* și a explicațiilor oferite de acesta din urmă cu ocazia audierii din fața Comitetului pentru siguranță aeriană, se consideră că nu mai există condițiile pentru menținerea unei interdicții parțiale în ceea ce privește *Air Astana*.
- (59) În ceea ce privește *SCAT JSC*, Comisia intenționează să analizeze în continuare acest caz, pentru a se asigura că orice eventuală relaxare viitoare a interdicției de exploatare impuse *SCAT JSC* nu va prezenta riscuri de siguranță pentru operațiunile din Uniune.
- (60) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată, în sensul eliminării *Air Astana* din anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (61) Statele membre trebuie să continue să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în ceea ce privește aeronavele *Air Astana* în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Liban

- (62) Consultările cu autoritățile competente din Liban, Autoritatea libaneză a aviației civile (*Lebanese Civil Aviation Authority*, „CAA Liban”), continuă, cu scopul de a avea confirmarea faptului că Libanul pune în aplicare planul de măsuri corective elaborat ca răspuns la constatările și SSC-ul identificate cu ocazia ICVM-ului din decembrie 2012.
- (63) La 4 noiembrie 2015, reprezentanți ai CAA Liban și ai transportatorilor aerieni *Middle East Airlines* și *Wings of Lebanon* au participat la o reuniune tehnică la Bruxelles cu Comisia și AESA, pentru a furniza informații actualizate privind progresele înregistrate de CAA Liban, în principal în ceea ce privește remedierea SSC-ului, instituirea unui Consiliu al Autorității aviației civile și separarea funcțiilor de supraveghere în materie de siguranță de funcțiile de furnizare de servicii, ambele aparținând în prezent CAA Liban.
- (64) CAA Liban furnizase OACI informații suplimentare cu privire la SSC și a prezentat aceste informații în cadrul reuniunii tehnice. CAA Liban a invitat recent OACI să verifice acțiunile corective, dar acest lucru nu a avut încă loc. S-a menționat că Direcția pentru siguranța zborului, direcția responsabilă cu certificarea și supravegherea transportatorilor aerieni, are o poziție mai independentă în cadrul CAA Liban, deși această afirmație nu a fost susținută de dovezi clare în cadrul reuniunii tehnice.
- (65) Transportatorul aerian *Middle East Airlines* a făcut o prezentare a operațiunilor și sistemelor sale de management al siguranței, din care a părut să rezulte că deține controlul asupra proceselor sale din domeniul critic sub aspectul siguranței, cum ar fi operațiunile de zbor, formarea personalului, managementul navigabilității, precum și managementul calității și al siguranței. AESA a furnizat informații cu privire la faptul că o reuniune recentă cu *Middle East Airlines*, desfășurată în contextul solicitării unei autorizații TCO, condusese la rezultate pozitive. Transportatorul aerian organizează periodic audituri efectuate de terți, pentru a atenua lipsa de supraveghere în domeniul siguranței de către propria autoritate și pentru a ameliora în continuare punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță.
- (66) Transportatorul aerian *Wings of Lebanon* și-a prezentat activitatea cu o singură aeronavă și procedurile de siguranță pe care le aplică acesteia. Recent, principalii deținători de posturi din cadrul acestui transportator aerian au fost înlocuiți, fapt care a condus la îmbunătățirea procedurilor operaționale ale transportatorului aerian și a oferit un bun punct de plecare pentru dezvoltarea unui sistem de management al siguranței.
- (67) Îmbunătățirile aduse sistemului de supraveghere a siguranței, cu toate că sunt marginale, combinate cu măsurile de atenuare luate de *Middle East Airlines* și informațiile disponibile privind siguranța, nu justifică, în acest stadiu, o decizie de impunere a unei interdicții sau a unor restricții de exploatare în ceea ce privește transportatorii aerieni certificați în Liban. Cu toate acestea, pentru a monitoriza îndeaproape situația, consultările cu autoritățile libaneze trebuie să continue în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (68) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, în sensul includerii transportatorilor aerieni din Liban.

- (69) Comisia poate fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, în cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței, rezultând din nerespectarea standardelor internaționale de siguranță.

Transportatori aerieni din Madagascar

- (70) Comisia a continuat consultările cu Autoritatea Aeronautică Civilă din Madagascar (*Aviation Civile de Madagascar*, „ACM”). La cererea ACM, la 2 octombrie 2015 a avut loc la Bruxelles o reuniune între Comisie, AESA a un stat membru, pe de o parte, iar pe de altă parte, ACM și transportatorul aerian *Air Madagascar*.
- (71) În cursul acestei reuniuni, ACM și *Air Madagascar* au oferit informații privind progresele realizate de cele două organizații cu privire la planurile lor de acțiune preventive, respectiv corective, pe care le-au pus în aplicare pentru a aborda deficiențele de siguranță menționate la considerentele 66-74 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2011. Atât ACM, cât și *Air Madagascar* consideră că deficiențele de siguranță au fost soluționate corespunzător; ACM a solicitat o reevaluare a restricțiilor de exploatare impuse *Air Madagascar*.
- (72) Comisia a luat notă de progresul raportat de ACM în rectificarea deficiențelor identificate de OACI, precum și de informațiile furnizate de ACM și de transportatorul aerian *Air Madagascar* privind planurile lor respective de acțiuni corective și preventive. Recunoscând progresele înregistrate de ACM și de transportatorul aerian *Air Madagascar*, și chiar având în vedere progresele ulterioare preconizate, condițiile pentru o relaxare a actualei interdicții parțiale impuse *Air Madagascar* nu sunt însă îndeplinite, în momentul de față. Verificarea punerii efective în aplicare a standardelor internaționale de siguranță rămâne în continuare necesară. ACM trebuie să își consolideze experiența în ceea ce privește noile procese pe care le-a pus în aplicare. În acest sens, poate fi avută în vedere o vizită a Uniunii în Madagascar, pentru o evaluare la fața locului, în primul trimestru al anului 2016. În plus, nu există în momentul de față suficiente dovezi pentru a justifica o relaxare a restricțiilor de exploatare impuse transportatorilor aerieni din Madagascar.
- (73) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Madagascar.

Transportatori aerieni din Mozambic

- (74) Misiunea de evaluare a UE, care a avut loc în aprilie 2015, i-a permis Comisiei să concluzioneze că, deși autoritățile competente în domeniul aviației civile din Mozambic (*Instituto de Aviação Civil de Moçambique*, „IACM”) au demonstrat progrese semnificative în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță, sistemul de supraveghere a siguranței din Mozambic continuă să prezinte deficiențe importante. Prin urmare, s-a decis ca Comisia, cu sprijinul AESA, să furnizeze IACM asistență tehnică, cu scopul de a contribui la soluționarea deficiențelor restante și la finalizarea procesului de dezvoltare a capacităților interne necesare pentru a asigura sustenabilitatea necesară.
- (75) La 12 octombrie 2015 a fost lansat un proiect de asistență tehnică de lungă durată, care se va desfășura până la începutul lunii iunie 2016. Prima fază a proiectului a produs deja unele rezultate. O analiză aprofundată a cadrului juridic și a reglementărilor aeronautice aplicabile a condus la identificarea de corecții și îmbunătățiri, care urmează să fie adoptate ulterior. Sunt avute în vedere anumite acte din dreptul Uniunii în domeniul aviației civile, ale căror principii și structură pot fi adaptate la specificul sistemului aviatic din Mozambic. Este în curs de desfășurare un efort concentrat de abordare sistematică a tuturor constatărilor nesoluționate ale protocolului USOAP al OACI, cu scopul de a îmbunătăți în mod semnificativ rata efectivă de punere în aplicare. A avut loc o rundă de contacte cu toți transportatorii aerieni existenți și s-a efectuat o revizuire a statutului certificării acestora. Sunt avute în vedere o serie de protocoale de cooperare, pentru a consolida unele dintre cele mai vulnerabile domenii ale IACM. S-a demarat identificarea tuturor procedurilor și proceselor interne ale IACM, care necesită o revizuire semnificativă.
- (76) La 14 septembrie 2015 a fost lansat un proiect de asistență tehnică de scurtă durată, care s-a încheiat la 13 noiembrie 2015. Acesta a oferit formare și îndrumare la locul de muncă în ceea ce privește certificarea și supravegherea aerodromurilor, punându-se un accent special pe noul aeroport internațional Nacala și pe actualul aeroport internațional Beira.
- (77) Cu toate acestea, capacitatea IACM de a supraveghea activitățile în domeniul aviației civile din Mozambic nu este încă, în această etapă, la un nivel suficient în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Prin urmare, nu există suficiente dovezi pentru a justifica o decizie de relaxare a interdicției de exploatare impuse tuturor transportatorilor aerieni certificați în Mozambic.

- (78) Conform listei furnizate de IACM la 5 noiembrie 2015, în Mozambic au fost certificați trei noi transportatori aerieni, și anume *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) și *Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). Cu toate acestea, IACM nu a putut furniza dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a respectivilor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Prin intermediul aceleiași liste, IACM a informat Comisia că AOC-urile transportatorilor aerieni *Aero-Serviços Sarl* (AOC MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) și *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13), care fusese anterior suspendate în cursul procesului de recertificare, au fost revocate, din cauza nefinalizării procesului de către respectivii transportatori aerieni.
- (79) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată, în sensul includerii transportatorilor aerieni *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* și a *Inaer Aviation Mozambique Lda*, în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și al eliminării transportatorilor aerieni *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* și *Unique Air Charter Lda* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Nepal

- (80) Comisia a continuat consultările cu Autoritatea Aeronautică Civilă din Nepal (*Civil Aviation Authority of Nepal*, „CAAN”), pentru a stabili capacitățile CAAN de a pune în aplicare și a respecta în mod suficient standardele internaționale de siguranță relevante.
- (81) Comisia și AESA au vizitat CAAN în perioada 5-9 octombrie 2015. Scopul vizitei la fața locului a fost ca AESA să ofere asistență tehnică, sub forma unei evaluări a progreselor înregistrate de CAAN în ceea ce privește constatările auditului realizat de OACI și să revizuiască foaia de parcurs, pentru a include și a formula recomandări în vederea soluționării problemelor rămase. Comisia a participat la această vizită la fața locului pentru a examina progresele înregistrate de CAAN în ceea ce privește deficiențele care au condus la interdicția impusă transportatorilor aerieni din Nepal în decembrie 2013.
- (82) Vizita la fața locului a confirmat că CAAN a realizat progrese în punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță. În opinia OACI, planul de măsuri corective elaborat de CAAN abordează în totalitate constatările, inclusiv constatările care au condus la SSC-ul OACI. Cu toate acestea, punerea în aplicare a acțiunilor nu a putut fi verificată în timpul vizitei la fața locului. SSC-ul referitor la operațiunile aeriene este încă în vigoare. CAAN prevede o misiune a Echipei pentru siguranță a Biroului regional al OACI, în decembrie 2015, pentru a dispune de o evaluare inițială a punerii în aplicare a acțiunilor corective, în vederea unei posibile ICVM în primul trimestru al anului 2016. Pe parcursul acestei ICVM, OACI urmează să verifice implementarea efectivă a acțiunilor corective. CAAN aplică un program de audit periodic tuturor transportatorilor aerieni și celorlalți furnizori de servicii aflați sub supravegherea sa. Cu toate acestea, programul de inspecții trebuie să fie dezvoltat în continuare.
- (83) În cursul unei reuniuni cu ministrul turismului, culturii și aviației civile din Nepal, s-a subliniat faptul că responsabilizarea deplină a CAAN – astfel încât aceasta să funcționeze independent, la nivel politic, în îndeplinirea funcțiilor sale legate de siguranță și să dispună de suficient personal calificat – reprezintă un element necesar pentru îmbunătățirea sistemului de supraveghere a aviației din Nepal. Ministrul a informat Comisia cu privire la faptul că sunt în curs de pregătire noi modificări ale Legii aviației civile din Nepal, pentru a aborda aspectele instituționale și independența funcției de supraveghere a siguranței față de furnizorii de servicii și că CAAN se bucură de sprijin deplin în soluționarea tuturor constatărilor.
- (84) În perioada 7-8 octombrie 2015, transportatorii aerieni *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* și *Nepal Airlines Corporation*, înregistrați în Nepal, au fost vizitați de Comisie și de AESA, pentru a se efectua o examinare a evoluțiilor care au avut loc de la precedenta vizită din februarie 2014. Toți cei patru transportatori aerieni au fost recertificați în conformitate cu abordarea în cinci faze, iar supravegherea regulată este asigurată de CAAN. În ceea ce-i privește pe acești transportatori, dezvoltarea sistemelor de management al siguranței și a culturii siguranței se află în diverse stadii de evoluție și, cu toate că unii sunt în mod clar mai avansați decât ceilalți, niciunul dintre cei patru transportatori aerieni nu respectă în prezent standardele internaționale de siguranță aplicabile.
- (85) CAAN a furnizat informații privind certificarea a doi transportatori aerieni noi. La 13 noiembrie 2014 s-a emis AOC-ul cu nr. 083/2014, pentru *Saurya Airlines*, iar la 9 martie 2015, s-a emis AOC-ul cu nr. 084/2015, pentru *Himalaya Airlines*. Cu toate acestea, CAAN nu a putut furniza dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.

- (86) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată, în sensul includerii *Saurya Airlines* și a *Himalaya Airlines* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Filipine

- (87) Comisia, AESA și statele membre au monitorizat îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Filipine și care efectuează zboruri pe teritoriul Uniunii, inclusiv prin prioritizarea inspecțiilor la platformă efectuate în ceea ce privește transportatorii aerieni din Filipine în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (88) Înainte de reuniunea Comitetului pentru siguranță aeriană, Autoritatea aeronautică civilă din Filipine (*Civil Aviation Authority of the Philippines, CAAP*) a furnizat Comisiei anumite informații tehnice referitoare la supravegherea în materie de siguranță pe care o desfășoară în ceea ce privește transportatorii aerieni certificați în Filipine. Printre informațiile furnizate s-a menționat faptul că în prezent există 38 de deținători activi de AOC-uri în Filipine. Echipa de management a CAAP, care a contribuit până în prezent la îmbunătățirile aduse aviației civile din Filipine, rămâne în funcție și își menține angajamentul față de programul său de îmbunătățire continuă. În plus, informațiile furnizate de CAAP și analiza informațiilor disponibile privind accidentele și incidentele nu indică faptul că ar exista tendințe îngrijorătoare în ceea ce privește transportatorii aerieni certificați din Filipine.
- (89) *Philippine Airlines, Air Philippines' Corporation* și *Cebu Pacific Air* au făcut toți obiectul inspecțiilor la platformă din cadrul SAFA, în ultimii ani. Rapoartele indică faptul că nu există tendințe negative legate de aceste inspecții la platformă din cadrul SAFA.
- (90) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, în sensul includerii transportatorilor aerieni din Filipine.
- (91) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă de către transportatorii aerieni din Filipine a standardelor internaționale de siguranță, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

- (92) Comisia, AESA și statele membre au continuat să monitorizeze îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă, care efectuează zboruri pe teritoriul Uniunii, inclusiv prin prioritizarea inspecțiilor la platformă efectuate în ceea ce privește anumiți transportatori aerieni din Federația Rusă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (93) La 23 octombrie 2015, Comisia, asistată de AESA și de un stat membru, s-a întâlnit cu reprezentanții Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse („FATA”). Scopul acestei reuniuni a fost reexaminarea performanței în materie de siguranță a transportatorilor aerieni ruși pe baza rapoartelor inspecțiilor la platformă SAFA pentru perioada cuprinsă între 20 septembrie 2014 și 19 octombrie 2015, precum și identificarea cazurilor care necesită o atenție specială.
- (94) În cursul reuniunii, Comisia a subliniat absența unei veritabile analize a cauzelor primordiale în cazul anumitor operatori cu o rată a constatărilor SAFA de 2 sau mai mare. FATA a declarat că problemele constatate în timpul controalelor SAFA sunt analizate în mod regulat și că eficacitatea acțiunilor corective ale operatorilor este monitorizată în mod continuu. FATA s-a angajat să monitorizeze acele cazuri în care neconformitățile nu fuseseră încă remediate în mod corespunzător și să furnizeze Comisiei informații actualizate privind stadiul acestor cazuri. De asemenea, FATA a oferit Comisiei informații actualizate cu privire la ultimele suspendări și revocări ale AOC-urilor transportatorilor aerieni aflați sub supravegherea sa.
- (95) Pe baza informațiilor disponibile, s-a ajuns la concluzia că nu era necesară o audiere a autorităților aeronautice ruse sau a transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă, în fața Comitetului pentru siguranță aeriană. Cu toate acestea, s-a convenit că trebuie continuate reuniunile periodice la nivel de experți în materie de siguranță dintre Comisie și autoritățile ruse, cel puțin o dată înaintea fiecărei reuniuni a Comitetului pentru siguranță aeriană.

- (96) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, în sensul includerii transportatorilor aerieni din Federația Rusă.
- (97) Statele membre trebuie să continue să verifice respectarea efectivă de către transportatorii aerieni din Federația Rusă a standardelor internaționale relevante în materie de siguranță, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (98) Comisia poate fi nevoită să ia măsuri împotriva transportatorilor aerieni din Federația Rusă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, în cazul în care respectivele inspecții ar indica existența unui risc iminent la adresa siguranței, ca o consecință a nerespectării standardelor relevante în materie de siguranță.

Transportatori aerieni din Sudan

- (99) Autoritatea Aeronautică Civilă din Sudan (*Sudan Civil Aviation Authority*, „SCAA”) a menținut contacte periodice cu Comisia, în special în ceea ce privește evaluarea transportatorilor aerieni înregistrați în Sudan. Activitățile de supraveghere ale SCAA s-au îmbunătățit în ceea ce privește o serie de transportatori aerieni. Deși SCAA confirmase disponibilitatea sa de a primi o vizită de evaluare la fața locului, în octombrie 2015, ea a solicitat ulterior ca această vizită să fie amânată până la începutul anului 2016, pentru ca atât SCAA, cât și transportatorii aerieni să dispună de mai mult timp pentru a pune în aplicare standardele internaționale de siguranță.
- (100) Urmează să fie efectuată o misiune a Uniunii de evaluare a siguranței, pentru a se stabili dacă SCAA și transportatorii aerieni certificați în Sudan respectă standardele internaționale de siguranță.
- (101) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Sudan.

Transportatori aerieni din Taiwan

- (102) Având în vedere cele două accidente mortale din ultimele 18 luni, în care a fost implicat transportatorul aerian *TransAsia Airways* („TNA”), Comisia a inițiat consultări oficiale cu Autoritatea Aeronautică Civilă din Taiwan (*Civil Aviation Authority of Taiwan*, „CAA”), în conformitate cu dispozițiile articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei. În acest context, CAA și transportatorul aerian TNA au fost invitați la o reuniune tehnică cu Comisia și cu AESA, la Bruxelles, în data de 19 octombrie 2015, pentru a discuta sistemul de supraveghere a siguranței pus în aplicare de CAA, precum și performanța în materie de siguranță a TNA.
- (103) În cursul reuniunii, CAA a notificat faptul că sistemul său de supraveghere a siguranței este construit pe standardele și practicile recomandate de OACI și a explicat, făcând referire la cele opt elemente critice semnalate de OACI, modul în care își îndeplinește responsabilitățile în materie de supraveghere a siguranței. CAA a prezentat mai în detaliu acțiunile lansate după incidentele și accidentele care au implicat transportatorul aerian TNA, în cursul ultimilor doi ani. În conformitate cu reglementările taiwaneze, CAA a blocat nivelul operațiilor aeriene efectuate de transportatorul aerian TNA pe o perioadă de un an de la data celui de-al doilea accident. În cele din urmă, CAA și-a subliniat angajamentul de a pune în aplicare anexa 19 a OACI și a anunțat că va efectua o evaluare a sistemului de management al siguranței (SMS) al tuturor transportatorilor aerieni certificați în Taiwan, până la sfârșitul anului 2017.
- (104) În cursul aceleiași reuniuni, transportatorul aerian TNA a informat Comisia că, după accidentele mortale din 2014 și 2015, a elaborat și a pus în aplicare un Plan de acțiune pentru întărirea siguranței zborului, care acoperă următoarele domenii: consolidarea culturii corporative, ingineria organizațională, punerea în aplicare a SMS, formarea și efectuarea de măsurători. TNA a raportat că în anul 2015 au fost efectuate modificări semnificative în ceea ce privește organizarea transportatorului aerian, printre care se numără: angajarea unor noi persoane în rândul personalului de conducere de nivel superior al transportatorului aerian, crearea unui departament de asigurare a calității, instituirea unui comitet pentru siguranța zborului pentru elaborarea politicilor în materie de siguranță, precum și promovarea și reînnoirea flotei, astfel încât vârsta medie a flotei să fie de patru ani în 2016. De asemenea, au fost întreprinse acțiuni specifice de îmbunătățire a nivelului de formare al echipajelor de zbor. Pe lângă activitățile de supraveghere desfășurate de CAA, ATR și Fundația pentru siguranța zborului (*Flight Safety Foundation*) au efectuat vizite de evaluare, în anul 2015, cu sprijinul Airbus și Bureau Veritas. Ambele vizite de evaluare la fața locului au condus la o serie de recomandări, care au fost abordate printr-un plan de acțiuni corective, elaborat ulterior de transportatorul aerian TNA.

- (105) La sfârșitul reuniunii, CAA a reiterat faptul că toate aspectele legate de sectorul aviației din Taiwan sunt conforme cu standardele internaționale prevăzute de OACI și s-a angajat să continue monitorizarea îndeaproape a performanței în materie de siguranță a transportatorului aerian TNA și punerea în aplicare a planurilor de acțiuni corective și preventive.
- (106) Pe baza informațiilor aflate la dispoziția Comisiei, s-a apreciat că nu era necesar ca CAA și transportatorul aerian TNA să apară în fața Comitetului pentru siguranță aeriană și că nu se impunea nicio interdicție de exploatare în ceea ce-i privește pe transportatorii aeriени din Taiwan. Cu toate acestea, CAA și transportatorul aerian TNA au convenit să continue consultările tehnice, pentru a permite Comisiei să monitorizeze punerea în aplicare a respectivelor planuri de acțiune preventivă și corectivă și pentru a permite discutarea în mod continuu a aspectelor legate de siguranță.
- (107) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aeriени care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aeriени din Taiwan.
- (108) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor în materie de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în cazul transportatorilor aeriени certificați în Taiwan în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012

Transportatori aeriени din Thailanda

- (109) Prin scrisoarea din 14 octombrie 2015, Autoritatea Aviației Civile din Thailanda (*Civil Aviation Authority of Thailand*, „CAA Thailanda”) a furnizat Comisiei informații cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a acțiunilor corective vizând abordarea SSC-ului OACI și a altor constatări făcute de OACI și Administrația Federală a Aviației. S-a luat act de faptul că guvernul din Thailanda a reușit să reorganizeze fosta Direcție a Aviației Civile, transformând-o într-o autoritate autonomă a aviației civile din Thailanda, în doar câteva luni. CAA Thailanda a recrutat noi specialiști în domeniul tehnic și personal de inspecție suplimentar și se află în plin proces de consolidare a forței sale de muncă.
- (110) În perioada 9-12 noiembrie 2015, AESA a efectuat o vizită în Thailanda, inclusiv pe lângă CAA Thailanda, pentru a reexamina neconformitățile constatate de OACI, în lumina cererilor de acordare a autorizațiilor TCO depuse de doi transportatori aeriени thailandezi. Observațiile făcute de AESA sunt în concordanță cu constatările OACI. AESA a constatat relativa slăbiciune și gradul de încărcare ridicat al CAA Thailand, dar a observat și evoluții încurajatoare. Pentru a obține progrese ulterioare, este nevoie de sprijin politic și de un interval de timp suficient și realist, pentru a pune în aplicare acțiunile corective într-un mod sustenabil.
- (111) La cererea guvernului thailandez, la 23 noiembrie 2015 s-a organizat o reuniune tehnică la care au participat Comisia, AESA, înalți demnitari ai guvernului thailandez, funcționari ai CAA Thailanda și reprezentanți ai transportatorului aerian *Thai Airways International*. Informațiile furnizate în cursul acestei reuniuni cu privire la îmbunătățirile aduse sistemului aviației civile din Thailanda au fost considerate semnificative și pentru Comitetul pentru siguranță aeriană.
- (112) Prin urmare, delegația thailandeză a fost invitată la o audiere în fața Comitetului pentru siguranță aeriană, în data de 25 noiembrie. CAA Thailanda a prezentat îmbunătățirile la nivel organizatoric și planurile de acțiune pe termen scurt, mediu și lung care ar urma să remedieze constatările OACI și să soluționeze SSC-ul. În ceea ce privește termenele, CAA Thailanda a explicat că se consideră mai importantă asigurarea unui sistem de siguranță a aviației de înaltă calitate, decât stabilirea unor termene a căror respectare ar fi nerealistă. CAA Thailanda intenționează să pună în aplicare reglementările UE în materie de siguranță a aviației și este în curs de a încheia contracte cu AESA și alți parteneri europeni, în sprijinul punerii în aplicare a acestor măsuri. *Thai Airways* a prezentat dezvoltarea transportatorului aerian și punerea în aplicare a standardelor de siguranță internaționale și a managementului siguranței în cadrul operațiunilor sale.
- (113) Deși punerea efectivă în aplicare a standardelor internaționale de siguranță se află la un nivel scăzut, după cum arată rezultatele auditului OACI din februarie 2015, guvernul și CAA Thailanda demonstrează un angajament clar de a îmbunătăți sistemul de supraveghere a siguranței în Thailanda și au furnizat dovezi privind înregistrarea de

progrese relevante, într-un interval scurt de timp. În plus, informațiile disponibile privind siguranța transportatorilor aerieni din Thailanda nu sprijină o decizie de impunere a unei interdicții sau a unor restricții de exploatare. Pentru monitorizarea îndeaproape a acestei situații, consultările cu autoritățile thailandeze trebuie să continue în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

- (114) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Thailanda.
- (115) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor în materie de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în cazul transportatorilor aerieni certificați în Thailanda în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (116) Comisia poate fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, în cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței, rezultând din nerespectarea standardelor internaționale de siguranță.

Transportatori aerieni din Zambia

- (117) La 4 septembrie 2015, Autoritatea Aeronautică Civilă din Zambia (*Zambia Civil Aviation Authority*, „ZCAA”) a furnizat Comisiei informații actualizate privind lucrările la planul de acțiune pentru siguranță din Zambia. Actualizarea indică faptul că s-au realizat progrese importante. Cu toate acestea, anumite acțiuni nu au fost duse la bun sfârșit și se află încă în fază de finalizare. Comisia și ZCAA au decis, de comun acord, să amâne vizita de evaluare din partea UE până la începutul anului 2016.
- (118) Se preconizează că ZCAA va continua să lucreze la punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță. Comisia intenționează să facă pregătiri suplimentare pentru organizarea unei vizite de evaluare la fața locului la începutul anului 2016, cu scopul de a verifica punerea în aplicare a respectivelor standarde în Zambia.
- (119) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Zambia, nu există la momentul de față motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (120) Prin urmare, este necesară modificarea în mod corespunzător a Regulamentului (CE) nr. 474/2006.
- (121) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranță aeriană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

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

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 10 decembrie 2015.

*Pentru Comisie
pentru președinte,
Violeta BULC
Membru al Comisiei*

ANEXA A

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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv			Republica Islamică Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
PAMIR AIRLINES	Necunoscut	PIR	Republica Islamică Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Republica Islamică Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția TAAG Angola Airlines, care figurează în anexa B, inclusiv			Republica Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
DIEXIM	007	Necunoscut	Republica Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republica Angola

⁽¹⁾ Transportatorii aerieni enumerați în anexa A ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic, dacă 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 persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republica Angola
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv			Republica Benin
AERO BENIN	PEA nr. 014/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA nr. 014/ANAC/ MDCTTATP-PR/ DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA nr. 012/ MDCTTP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	BGL	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr. 013/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA nr. 015/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA nr. 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA nr. 016/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv			Republica Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo

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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aeriени 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 aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv			Eritreea
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gabon, cu excepția Afrijet și SN2AG, care figurează în anexa B, inclusiv			Republica Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republica Gabon
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gabon

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republica Gabon
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Necunoscut	Republica Gabon
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua și Indonesia Air Asia, inclusiv			Republica Indonezia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Necunoscut	Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republica Indonezia
ASI PUDJIJASTUTI	135-028	SQS	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Necunoscut	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republica Indonezia
BATIK AIR	121-050	BTK	Republica Indonezia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republica Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Republica Indonezia
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Republica Indonezia
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Necunoscut	Republica Indonezia
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Necunoscut	Republica Indonezia
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Necunoscut	Republica Indonezia
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Necunoscut	Republica Indonezia
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Republica Indonezia
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Necunoscut	Republica Indonezia
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Republica Indonezia
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	Republica Indonezia
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Republica Indonezia
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Republica Indonezia
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Republica Indonezia
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Necunoscut	Republica Indonezia
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Republica Indonezia
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	Republica Indonezia
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Necunoscut	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
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
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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Necunoscut	Republica Indonezia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția Air Astana, inclusiv			Republica Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republica Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republica Kazahstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republica Kazahstan

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republica Kazahstan
KZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republica Kazahstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aeriени 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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			Liberia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Libia, inclusiv			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mozambic, inclusiv			Republica Mozambic
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Necunoscut	Republica Mozambic
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Necunoscut	Republica Mozambic
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Necunoscut	Republica Mozambic
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Necunoscut	Republica Mozambic
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Necunoscut	Republica Mozambic
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Necunoscut	Republica Mozambic
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Necunoscut	Republica Mozambic
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Necunoscut	Republica Mozambic
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Necunoscut	Republica Mozambic
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republica Mozambic

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republica Mozambic
MAKOND, LDA	MOZ-20	Necunoscut	Republica Mozambic
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republica Mozambic
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Necunoscut	Republica Mozambic
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Necunoscut	Republica Mozambic
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Necunoscut	Republica Mozambic
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republica Mozambic
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Necunoscut	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Necunoscut	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Necunoscut	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Necunoscut	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Necunoscut	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Necunoscut	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Necunoscut	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Nepal

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Príncipe, inclusiv			São Tomé și Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé și Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Príncipe
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	NECUNOSCU	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NECUNOSCU	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	NECUNOSCU	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NECUNOSCU	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NECUNOSCU	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NECUNOSCU	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	NECUNOSCU	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv			Republica Sudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republica Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republica Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republica Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republica Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republica Sudan

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republica Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republica Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republica Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republica Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republica Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republica Sudan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXA B

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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numărul sau numerele de înmatriculare și, dacă este (sunt) disponibil(e), numărul sau numerele de serie ale aeronavei care face obiectul restricției	Statul de înmatriculare
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, exceptând 6 aeronave de tip Boeing B777 și 4 aeronave de tip Boeing B737-700.	Toată flota, exceptând D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republica Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, exceptând LET 410 UVP.	Toată flota, exceptând D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gabon	Toată flota, exceptând 2 aeronave de tip Falcon 50 și 2 aeronave de tip Falcon 900.	Toată flota, exceptând TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republica Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gabon	Toată flota, exceptând 1 aeronavă de tip Challenger CL-601 și 1 aeronavă de tip HS-125-800.	Toată flota, exceptând TR-AAG, ZS-AFG.	Republica Gabon; Republica Africa de Sud
IRAN AIR ⁽²⁾	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, exceptând 10 aeronave de tip Airbus A300 și 2 aeronave de tip Airbus A310.	Toată flota, exceptând EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	Republica Islamică Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, exceptând 2 aeronave de tip TU-204.	Toată flota, exceptând P-632, P-633.	Republica Populară Democrată Coreeană

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

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă aceasta este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numărul sau numerele de înmatriculare și, dacă este (sunt) disponibil(e), numărul sau numerele de serie ale aeronavei care face obiectul restricției	Statul de înmatriculare
AIR MADAGASCAR	5R- M01/2009	MDG	Madagascar	Toată flota, exceptând aeronavele de tip Boeing B737, aeronavele de tip ATR 72/42 și 3 aeronave de tip DHC 6-300.	Toată flota, exceptând: aeronavele din flota Boeing B737, menționate în AOC, aeronavele din flota ATR 72/42, menționate în AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republica Madagascar

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

(²) Iran Air este autorizat să efectueze zboruri către Uniune utilizând aeronavele specifice indicate în condițiile prevăzute la considerentul 69 din Regulamentul (UE) nr. 590/2010 (JO L 170, 6.7.2010, p. 15).