

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 106



Ediția în limba română

Legislație

Anul 62

17 aprilie 2019

Cuprins

II *Acte fără caracter legislativ*

REGULAMENTE

- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/618 al Comisiei din 15 aprilie 2019 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții operaționale pe teritoriul Uniunii ⁽¹⁾ 1

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

RO

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

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

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/618 AL COMISIEI

din 15 aprilie 2019

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (2) În temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, anumite state membre și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („AESA”) au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în scopul actualizării listei respective. Țările terțe și organizațiile internaționale au furnizat, de asemenea, informații relevante. Pe baza acestor informații, lista ar trebui actualizată.
- (3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea lor reglementară, cu privire la principalele fapte și considerente care ar urma să stea la baza unei decizii de impunere, în ceea ce îi privește, a unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii sau a unei decizii de modificare a condițiilor unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus în listele din anexele A și B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea să consulte documentele furnizate de statele membre, să prezinte comentarii scrise și să susțină o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului înființat prin Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 („Comitetul pentru siguranța aeriană”).
- (5) Comisia a informat Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la consultările comune aflate în curs, în contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului (CE) nr. 473/2006 al Comisiei ⁽³⁾, cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Angola, Belarus, Republica Dominicană, Gabon, Indonezia, Moldova, Nepal, Rusia și Venezuela. De asemenea, Comisia a informat Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la situația siguranței aviației din Guineea Ecuatorială, Iran, Kazahstan, Libia, Thailanda, Turkmenistan și Zambia.

⁽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 (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).

- (6) De asemenea, AESA a informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la rezultatele analizei inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine (*Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA*), în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽⁴⁾.
- (7) În plus, AESA a informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările terțe vizate de o interdicție de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 474/2006. AESA a furnizat informații în legătură cu planurile și cu solicitările de continuare a asistenței și a cooperării tehnice în scopul dezvoltării capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile din țările terțe, pentru a le ajuta să soluționeze neconformitățile cu standardele internaționale de siguranță a aviației civile aplicabile. Statele membre au fost invitate să răspundă acestor solicitări pe bază bilaterală, în coordonare cu Comisia și cu AESA. În această privință, Comisia a reiterat utilitatea informării comunității aeronautice internaționale, în special prin intermediul bazei de date a Rețelei de asistență colaborativă în materie de siguranță a Organizației Aviației Civile Internaționale („OACI”), cu privire la asistența tehnică acordată țărilor terțe de Uniune și de statele membre pentru îmbunătățirea siguranței aviației la nivel mondial.
- (8) Eurocontrol a furnizat Comisiei și Comitetului pentru siguranța aeriană informații actualizate cu privire la statutul funcției de alertă aferentă programului SAFA și operatorilor din țările terțe („TCO”), precum și statistici actuale legate de mesaje de alertă referitoare la transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții.

Transportatorii aerieni din Uniune

- (9) Ca urmare a analizării de către AESA a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă efectuate în ceea ce privește aeronavele transportatorilor aerieni din Uniune și în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, mai multe state membre au luat anumite măsuri de asigurare a respectării legislației și au informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la măsurile respective. Bulgaria a informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană în legătură cu acțiunile pe care le-a întreprins cu privire la transportatorii aerieni certificați în Bulgaria.
- (10) Statele membre au reiterat că sunt gata să acționeze în mod corespunzător în cazul în care informațiile relevante privind siguranța ar indica existența unor riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță relevante.

Transportatori aerieni din Angola

- (11) Transportatorii aerieni certificați în Angola, cu excepția transportatorului TAAG Angola Airlines („TAAG”), care figurează în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 619/2009 al Comisiei ⁽⁵⁾, sunt enumerați în prezent în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 1131/2008 al Comisiei ⁽⁶⁾, și fac obiectul unei interdicții totale.
- (12) Între 10 și 14 decembrie 2018, experți ai Comisiei, AESA și statelor membre au efectuat o vizită de evaluare la fața locului din partea Uniunii în Angola, la birourile autorității competente din Angola Instituto Nacional da Aviação Civil („INAVIC”) și la trei transportatori aerieni certificați în Angola, și anume TAAG, SonAir și Heli Malono.
- (13) INAVIC urmează o abordare a siguranței aviației din care lipsesc tehnicile moderne de management al siguranței aviației. Cu toate acestea, Angola a înregistrat progrese clare de la ultima vizită de evaluare la fața locului efectuată de Uniune în iunie 2009. Angola și-a actualizat cadrul legislativ privind siguranța aviației și a elaborat noi reglementări tehnice, denumite „*Normativas Técnicas Aeronáuticas*” („NTA”). Aceste NTA acoperă aproape toate anexele OACI, cu excepția anexei 19. INAVIC lucrează la o nouă revizuire a NTA. INAVIC a elaborat și a aprobat pe plan intern o serie de proceduri pentru a acoperi obligațiile de supraveghere aeronautică. Cu toate acestea, există încă unele deficiențe în ceea ce privește procedurile interne, controlul documentelor, înregistrarea consecvență a dosarelor și pregătirea inspectorilor. Pentru soluționarea acestor deficiențe, actuala conducere a INAVIC și-a exprimat în mod clar dorința de a îmbunătăți capacitatea și eficacitatea INAVIC în activitatea sa de zi cu zi. INAVIC ar trebui să implementeze o funcție de management al calității.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 619/2009 al Comisiei din 13 iulie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 182, 15.7.2009, p. 4).

⁽⁶⁾ Regulamentul (CE) nr. 1131/2008 al Comisiei din 14 noiembrie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 306, 15.11.2008, p. 47).

- (14) Evaluarea la fața locului efectuată de Uniune a rezultat în formularea a 15 observații referitoare la activitățile de supraveghere ale INAVIC. De asemenea, în urma evaluării s-a concluzionat că, deși INAVIC a dezvoltat anumite capacități de supraveghere a activităților de aviație din Angola, sunt indispensabile îmbunătățiri suplimentare pentru ca INAVIC să poată remedia deficiențele constatate în materie de siguranță.
- (15) TAAG este transportatorul aerian național din Angola. TAAG are un sistem funcțional și solid de management al siguranței care generează date utile pentru transportatorul aerian. Conducerea superioară a societății are o bună înțelegere a acestor sisteme și le utilizează pentru a identifica riscurile și a lua măsurile adecvate pentru a atenua riscurile cele mai ridicate până la niveluri acceptabile. Sistemul de management al calității este solid și funcțional.
- (16) TAAG a elaborat manualele necesare – cum ar fi (fără însă a se limita la) Manualul de control al întreținerii, Manualul de procedură pentru întreținere, Manualul standardelor de performanță pentru operațiunile cu avioane bimotoare de lung curier, Manualul privind minima redusă de separare verticală, conținând politicile și prezentând în detaliu procedurile asociate – care sunt aprobate de INAVIC. Personalul de certificare este instruit corespunzător cu privire la tipurile de aeronave exploatare. În ansamblu, TAAG dispune de personal calificat și de sisteme funcționale de gestionare a diferitelor operațiuni. Conducerea primește informații și analize privind siguranța și calitatea și acționează pe baza acestora, promulgă aceste informații și ia măsuri prin intermediul publicațiilor interne, în format electronic sau în alt mod. Cele mai recente rezultate publicate ale auditului siguranței operaționale al IATA (IOSA) indică o rată a conformității de 99,3 %.
- (17) *SonAir* are un sistem de management al siguranței operațional și un sistem de management al calității operațional, dar evaluarea la fața locului efectuată de Uniune a identificat deficiențe grave care necesită îmbunătățiri urgente. *SonAir* nu desfășoară toate activitățile în conformitate cu cerințele manualului de management al siguranței, pregătirea în materie de siguranță nu este pe deplin implementată, managementul schimbării are loc doar în mod superficial și nu s-au efectuat audituri de siguranță în ultimul an. În ceea ce privește sistemul de management al calității, transportatorul aerian nu a putut demonstra că toate auditurile programului anual de audit au fost efectuate. În plus, în urma evaluării efectuate de Uniune la fața locului s-a ajuns la concluzia că sistemul administrativ de control al constatărilor nu a funcționat în mod corespunzător. În zona de operațiuni aeriene, *SonAir* ia în considerare toate cerințele atunci când elaborează programele de lucru ale echipajului. Cu toate acestea, întrucât au existat neconcordanțe în unele dintre fișele de pregătire eșantionate, *SonAir* ar trebui să ia măsurile adecvate pentru a se asigura că procedurile sunt definite și respectate în mod consecvent.
- (18) *Heli Malongo* operează un sistem complet informatizat și integrat de monitorizare a conformității, de management al siguranței și de monitorizare a datelor de zbor. Interacțiunea dintre aceste sisteme este funcțională. Manualele de operațiuni aprobat la ora actuală reflectă operațiunile efectuate și respectă reglementările aplicabile din Angola. *Heli Malongo* a elaborat și a implementat un sistem funcțional și solid de asigurare a calității pentru întreținere. Manualul de control al întreținerii și manualul de procedură pentru întreținere elaborate de *Heli Malongo* au fost aprobate de INAVIC și se bazează pe recomandările fabricantului aeronavei. Instalațiile sunt adecvate și bine organizate, cu zone controlate specifice pentru stocare și instrumente, inclusiv instrumente calibrate. Inginerii de întreținere sunt pregătiți în mod corespunzător pe tipurile de aeronave exploatare și au acces la instrucțiunile necesare pentru menținerea navigabilității.
- (19) La 3 aprilie 2019, Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană au audiat INAVIC și transportatorii aerieni TAAG și *Heli Malongo*. INAVIC a prezentat acțiunile întreprinse ca urmare a vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului, inclusiv modificările aduse cadrului legislativ din Angola. În martie 2019, a fost aprobată noua lege a aviației civile și, în conformitate cu această lege, INAVIC va fi recunoscută ca entitate autonomă din punct de vedere administrativ și financiar. INAVIC a informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană în legătură cu angajamentul său de a îmbunătăți implementarea efectivă a standardelor internaționale de siguranță la un nivel de peste 60 % și, în acest scop, INAVIC va beneficia de asistență tehnică externă. În plus, până la sfârșitul anului 2019, INAVIC intenționează să dezvolte și să pună în aplicare o funcție de asigurare a calității și o metodologie integrată care să permită uniformitatea și accesul electronic comun la toată documentația sa tehnică.
- (20) INAVIC a înregistrat progrese în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță. Comisia salută eforturile depuse și încurajează autoritățile din Angola și INAVIC să continue aceste eforturi. Cu toate acestea, probele disponibile în prezent, în special cele în urma vizitei de evaluare la fața locului efectuată de Uniune, nu permit să se concluzioneze că progresele înregistrate sunt suficient de solide pentru a elimina din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 toți transportatorii aerieni înregistrați în Angola și supravegheați de INAVIC. Într-adevăr, INAVIC trebuie să depună eforturi suplimentare pentru ameliorarea sistemului său de supraveghere a siguranței, precum și pentru îmbunătățirea pregătirii inspectorilor săi și a standardizării metodelor de lucru ale acestora.
- (21) În cursul audierii, TAAG și *Heli Malongo* și-au prezentat planurile de acțiuni corective care abordează observațiile și recomandările aferente vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului. O parte a acțiunilor descrise în planurile de acțiuni corective a fost deja pusă în aplicare. În cursul audierii, ambii transportatori aerieni au susținut că au instituit sisteme funcționale și robuste de gestionare a diferitelor operațiuni.

- (22) Comisia concluzionează că TAAG și *Heli Malongo* sunt capabile să asigure desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor lor respective. Comisia consideră că există suficiente dovezi că ambii transportatori respectă reglementările angoleze aplicabile și standardele internaționale de siguranță. În ceea ce privește TAAG, AESA a confirmat că, din punctul de vedere al TCO și al SAFA, în prezent, acest transportator aerian nu pune probleme specifice de siguranță.
- (23) În conformitate cu criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia concluzionează că *Heli Malongo* ar trebui să fie eliminat din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și că TAAG ar trebui să fie eliminat din anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. Prin urmare, lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, stabilită în anexele A și B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, ar trebui modificată.
- (24) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către Angola a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care vizează transportatorii aerieni certificați în Angola, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (25) Dacă există informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Belarus

- (26) La 17 septembrie 2018, ca urmare a deficiențelor în materie de siguranță identificate de AESA în cadrul procesului de autorizare a TCO, Comisia a lansat consultări cu Departamentul pentru aviație din Belarus (*Aviation Department of Belarus – „AD-BLR”*) în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (27) În perioada 11-15 martie 2019, experți ai Comisiei, a AESA și a statelor membre au efectuat o vizită de evaluare la fața locului din partea Uniunii în Belarus, la birourile AD-BLR și la birourile unui număr de transportatori aerieni certificați în Belarus, și anume *Belavia Belarusian Airlines („Belavia”), Rubystar Airways și Transaviaexport Airlines*.
- (28) În cursul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului, AD-BLR a furnizat dovezi cu privire la modificări semnificative în funcționarea sa, inclusiv adoptarea de noi ordine, noi manuale interne și liste de verificare, instituirea unui inspectorat special în cadrul Ministerului Transporturilor, responsabil pentru sectorul aviației și pentru recrutarea de noi inspectori. Aceste acțiuni au început în iunie 2018 cu o modificare a Codului aerian, iar aceste eforturi s-au intensificat ca urmare a lansării consultărilor dintre Comisie și AD-BLR la 17 septembrie 2018. În 2018, AD-BLR a inițiat, de asemenea, recertificarea tuturor transportatorilor aerieni certificați în Belarus. În momentul vizitei de evaluare efectuată de Uniune la fața locului, AD-BLR finalizase deja recertificarea a doi transportatori aerieni. Acestea au reprezentat eforturi importante de îmbunătățire a respectării cerințelor internaționale de siguranță.
- (29) În timp ce, în 2018, schimbul de informații a fost dificil, în cursul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului, fluxul de informații s-a îmbunătățit. Rezultatele vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului arată, totuși, că este necesar să se definească și să se pună în aplicare o foaie de parcurs cuprinzătoare, cu un control al proceselor și o monitorizare atentă, pentru a se asigura identificarea corectă și atenuarea riscurilor în materie de siguranță. În cursul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului, AD-BLR a furnizat dovezi cu privire la programul său anual de supraveghere a transportatorilor aerieni certificați în Belarus. La momentul vizitei, deși AD-BLR era angajată în recrutarea personalului calificat necesar, ea nu dispunea încă de suficient personal pentru a efectua toate activitățile de supraveghere necesare. S-a observat, de asemenea, că eficacitatea respectivelor activități de supraveghere ar putea fi îmbunătățită în continuare dacă ea ar fi determinată într-o mai mare măsură de rezultatele unei evaluări robuste a riscurilor în materie de siguranță.
- (30) Evaluarea celor trei transportatori aerieni menționați anterior era destinată verificării capacității AD-BLR de a se asigura că operațiunile efectuate de transportatorii aerieni certificați în Belarus sunt efectuate în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului a concluzionat că ar trebui aduse îmbunătățiri, în special în ceea ce privește activitățile de supraveghere a transportatorilor aerieni certificați în Belarus. Cu toate acestea, nu a fost identificat niciun risc iminent la adresa siguranței care ar necesita măsuri suplimentare față de cele deja adoptate de AESA în cursul procesului de autorizare a TCO.
- (31) La 3 aprilie 2018, Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană au audiat AD-BLR. Delegația AD-LBL, formată dintr-un singur membru, a informat cu privire la o serie de măsuri luate pentru a îmbunătăți și mai mult siguranța aviației în Belarus, în special recrutarea și pregătirea personalului, revizuirea reglementărilor și a procedurilor în domeniul aviației, precum și implementarea de noi tehnologii digitale pentru a sprijini activitățile de supraveghere. Deși o parte din informațiile furnizate au fost utile pentru Comitetul pentru siguranța aeriană, AD-BLR nu a reușit întotdeauna să ofere răspunsuri precise la întrebările adresate de Comitetul pentru siguranța aeriană.

- (32) Pe baza informațiilor disponibile, inclusiv a rezultatelor vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului în martie 2019 și a planului de măsuri corective transmis la 29 martie 2019, Comisia consideră că, începând cu luna iunie 2018, AD-BLR a înregistrat progrese în ceea ce privește implementarea standardelor internaționale de siguranță. Cu toate acestea, AD-BLR ar trebui să asigure în continuare resurse adecvate pentru activitățile sale de supraveghere a siguranței. De asemenea, Comisia consideră că ar trebui evitate legăturile dintre considerentele politice și cele de siguranță.
- (33) Deși probele indică faptul că măsurile luate de AD-BLR contribuie deja la consolidarea capacităților sale de supraveghere a activităților de aviație din Belarus, capacitatea acestora de a se asigura că operațiunile transportatorilor aerieni certificați în Belarus sunt efectuate în conformitate cu standardele internaționale de siguranță ar trebui îmbunătățită în continuare. Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Belarus.
- (34) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către Belarus a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care vizează transportatorii aerieni certificați în Belarus, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (35) Dacă există informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Republica Dominicană

- (36) Transportatorii aerieni din Republica Dominicană nu au fost incluși niciodată în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. La 20 martie 2019, AESA a informat Comisia cu privire la deficiențele de siguranță identificate în cadrul procesului de autorizare a TCO. Cinci transportatori aerieni certificați de Instituto Dominicano de Aviación Civil („IDAC”) au solicitat eliberarea unei autorizații de TCO, însă numai doi, *Helidosa Aviation Group, S.A.* și *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.*, au obținut autorizația respectivă. La 15 martie 2019, AESA a suspendat autorizația *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* din motive de siguranță. Transportatorii aerieni dominicani *Dominican Wings, S.A.* și *Sky High Aviation Services, SRL* și-au retras cererile în cursul evaluării inițiale efectuate de AESA. Transportatorul aerian *Air Century, S.A.* și-a retras prima cerere în 2017, nereușind să demonstreze conformitatea cu standardele de siguranță aplicabile și a solicitat din nou autorizația în 2018.
- (37) Rezultatele analizei inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul programului SAFA indică faptul că procentul transportatorilor aerieni certificați de IDAC prin programul SAFA este peste media mondială. Recurența anumitor constatări SAFA indică o presupusă lipsă a unei culturi adecvate a siguranței. Cu toate acestea, numărul total de inspecții SAFA este limitat. Comisia a decis să înceapă consultări cu IDAC, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (38) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Republica Dominicană.
- (39) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, efectuând cu prioritate inspecții la platformă care să vizeze transportatorii aerieni certificați în Republica Dominicană, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (40) Dacă există informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Gabon

- (41) Consultările dintre Comisie și autoritățile competente din Gabon, Agence Nationale de l'Aviation Civile („ANAC”), au continuat, în scopul urmăririi progreselor ANAC în ceea ce privește asigurarea faptului că sistemul său de supraveghere a siguranței aviației respectă standardele internaționale de siguranță. În acest context, ANAC a informat Comisia cu privire la măsurile luate pentru a consolida punerea în aplicare a elementelor critice, precum și cu privire la rezultatele preliminare ale misiunii de validare coordonate a OACI („ICVM”), care a avut loc între 29 ianuarie și 6 februarie 2019.

- (42) Pe baza informațiilor furnizate, Comisia nu poate să stabilească pe deplin capacitatea ANAC de a se asigura că operațiunile transportatorilor aerieni certificați în Gabon sunt efectuate în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. În consecință, vor fi solicitate informații suplimentare și ar trebui organizată o reuniune tehnică pentru a discuta situația supravegherii siguranței în Gabon.
- (43) La 2 aprilie 2019, autoritățile competente din Gabon au furnizat Comisiei probe că transportatorii aerieni *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* și *Nouvelle Air Affaires Gabon* nu mai dețin un certificat de operator aerian („AOC”) valabil. Prin urmare, respectivii transportatori aerieni ar trebui eliminați de pe lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (44) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a se elimina transportatorii aerieni *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* și *Sky Gabon* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a se elimina transportatorul aerian *Nouvelle Air Affaires Gabon* din anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Indonezia

- (45) Toți transportatorii din Indonezia au fost eliminați în iunie 2018 din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2018/871 al Comisiei ⁽⁷⁾. Pentru a se monitoriza în continuare sistemul de supraveghere a siguranței în Indonezia, Comisia și Direcția Generală pentru Aviație Civilă din Indonezia (Directorate General of Civil Aviation of Indonesia - „DGCA Indonezia”) au continuat consultările în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006. În acest context, prin scrisoarea din 28 februarie 2019, DGCA Indonezia a furnizat informații suplimentare și informații actualizate cu privire la activitățile de supraveghere a siguranței aviației din perioada septembrie 2018 – februarie 2019. Informațiile respective au inclus o listă a transportatorilor aerieni certificați în Indonezia, a aeronavelor înmatriculate, a activităților de supraveghere a siguranței, a măsurilor de asigurare a respectării legislației luate de DGCA Indonezia și a unei situații actualizate a planurilor sale de măsuri corective ca urmare a vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului în martie 2018. DGCA Indonezia a furnizat, de asemenea, informații actualizate privind implementarea planului de acțiune pentru navigația bazată pe performanțe („PBN”) și privind asistența tehnică furnizată către DGCA Indonezia.
- (46) Prin e-mailul din 16 ianuarie, DGCA Indonezia a informat cu privire la procesul de reorganizare în cadrul DGCA Indonezia, cu scopul de a-și alinia procesele cu standardele și practicile recomandate ale OACI. De asemenea, DGCA Indonezia a informat Comisia cu privire la incidentele grave care implicau transportatori aerieni indonezieni.
- (47) În ceea ce privește lista transportatorilor aerieni, a aeronavelor și a activităților de supraveghere, DGCA Indonezia a eliberat un nou AOC Partea-121 și un nou AOC Partea-135. În ceea ce privește măsurile de asigurare a respectării legislației adoptate, DGCA Indonezia a suspendat un certificat AOC Partea-121, a revocat un certificat de validare, a suspendat o licență de pilot și a impus trei sancțiuni administrative unor titulari de certificate AOC Partea-135. DGCA Indonezia a consolidat supravegherea în ceea ce privește partea medicală a activității de eliberare de licențe, ca răspuns la problemele identificate în timpul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului în martie 2018, și a suspendat șapte titulari de licențe de examinatori medicali acreditați.
- (48) Ca urmare a recomandării privind implementarea PBN, Indonezia preconizează să implementeze proceduri PBN în 19 din cele 27 de aeroporturi internaționale, până la sfârșitul anului 2019. Punerea în aplicare a PBN în cazul aeroporturilor interne și îndepărtate înregistrează progrese, deși nu în același ritm.
- (49) De asemenea, DGCA Indonezia a informat serviciile Comisiei cu privire la stadiul acțiunilor corective în urma misiunii coordonate de validare a OACI care a avut loc în 2017. La 25 iulie 2018, OACI a revizuit planul de acțiuni corective în domeniul navigabilității. OACI a acceptat, în totalitate sau parțial, toate acțiunile corective.
- (50) Comisia a examinat informațiile și, prin scrisoarea din 6 martie 2019, a solicitat informații suplimentare, în special cu privire la numărul de proceduri interne ale DGCA Indonezia care nu au fost încă finalizate, la termenele unuia dintre transportatorii aerieni care nu au fost respectate, precum și cu privire la recenta fuziune a *Garuda Indonesia* și *Sriwijaya*. La 20 martie 2019, DGCA Indonezia a transmis informațiile solicitate. În urma unei examinări suplimentare, Comisia consideră că majoritatea explicațiilor oferite cu privire la planul de acțiuni corective, incidentele grave și măsurile de asigurare a respectării legislației sunt adecvate. Ca urmare, majoritatea constatărilor din cadrul planului de acțiuni corective au fost închise și noile date propuse pentru închidere au fost acceptate.

⁽⁷⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/871 al Comisiei din 14 iunie 2018 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții operaționale pe teritoriul Uniunii (JO L 152, 15.6.2018, p. 5).

- (51) În urma accidentului mortal al zborului JT610 al *Lion Air* din 29 octombrie 2018, DGCA Indonezia continuă să furnizeze informații cu privire la măsurile luate. În urma accidentului zborului ET302 al *Ethiopian Airlines* din 10 martie 2019, DGCA Indonezia a informat Comisia cu privire la decizia sa de a bloca la sol flota de aeronave Boeing 737 MAX exploatată de *Lion Air* și *Garuda Indonesia* ca măsură de precauție.
- (52) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră prin urmare că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Indonezia, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (53) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către Indonezia a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care vizează transportatorii aerieni certificați în Indonezia, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (54) Dacă există informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Moldova

- (55) În septembrie 2018, Comisia a informat Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova (*Civil Aviation Authority of Moldova – „CAAM”*) cu privire la anumite preocupări în materie de siguranță legate de transportatorii aerieni certificați de CAAM. În același timp, Comisia a notificat CAAM cu privire la lansarea unor consultări în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (56) În perioada 11-15 februarie 2019, experți ai Comisiei, AESA și a statelor membre au efectuat o vizită de evaluare la fața locului din partea Uniunii în Moldova, la birourile CAAM și la birourile unui număr de transportatori aerieni certificați în Moldova, și anume *Air Moldova*, *Fly Pro* și *Terra Avia*.
- (57) Potrivit raportului experților, CAAM urmează o abordare a siguranței aviației din care lipsesc tehnicile moderne de management al siguranței aviației. Cadrul legislativ ar trebui să fie actualizat, deoarece nu toate modificările aduse anexelor OACI au fost integrate în reglementările din Republica Moldova. În prezent, CAAM lucrează la punerea în aplicare a regulamentelor Uniunii în conformitate cu Acordul privind spațiul aerian comun semnat între Uniune și statele sale membre și Republica Moldova în 2012.
- (58) CAAM nu pune în aplicare mecanisme și proceduri interne robuste pentru a transpune cadrul juridic și tehnic existent în activitățile de rutină ale organizației. Prin urmare, CAAM ar trebui să își îmbunătățească funcția de management al calității. Divizia de operațiuni de zbor (*Flight Operations Division*) a CAAM a instituit procese și proceduri interne, însă acestea nu sunt respectate. Vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului a identificat domenii în care sunt necesare îmbunătățiri, în special necesitatea unei aderări stricte la procesul de certificare, necesitatea unei mai bune trasabilități a revizuirii și a aprobării manualelor, precum și necesitatea de a consolida obligațiile de supraveghere ale diviziei operațiunilor de zbor. În domeniul activităților de acordare de licențe, CAAM nu a instituit niciun sistem de supervizare a cunoștințelor teoretice și a examenelor practice delegate. În plus, ar trebui îmbunătățită ținerea evidențelor, în special pentru a asigura trasabilitatea activităților de supraveghere.
- (59) Programele de pregătire elaborate de divizia pentru navigabilitate din cadrul CAAM nu respectă procedurile asociate stabilite și nu sunt suficiente pentru a menține nivelul necesar de cunoștințe, aptitudini, competențe și calificări ale personalului de navigabilitate. Auditurile sau inspecțiile efectuate de divizia pentru navigabilitatea din cadrul CAAM ar trebui să fie consolidate, deoarece evaluarea la fața locului efectuată de Uniune a scos la iveală probleme ale transportatorilor aerieni din Republica Moldova, probleme care ar fi trebuit identificate prin auditurile de supraveghere proprii ale CAAM.
- (60) *Air Moldova*” cel mai mare transportator aerian din Moldova, are un sistem funcțional și solid de management al siguranței, care generează date utile pentru transportatorul aerian. Sistemul de management al calității este solid și funcțional și necesită doar ușoare îmbunătățiri. Conducerea superioară a societății are o bună înțelegere a acestor sisteme și le utilizează pentru a identifica riscurile și a lua măsurile adecvate pentru a atenua riscurile cele mai ridicate. Operațiunile transportatorului aerian sunt susținute de tehnicieni calificați și de stații de linie cu funcție de întreținere. Organizația a prezentat un sistem solid și structurat de control al diferitelor aspecte ale menținerii navigabilității. *Air Moldova* a elaborat manualele necesare care conțin politicile și detaliază procedurile aferente, care sunt aprobate de CAAM. Personalul certificat este instruit corespunzător cu privire la tipurile de aeronave exploatate. Vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului nu a identificat nicio deficiență majoră.

- (61) *Fly Pro* este un transportator aerian de marfă care dispune de un sistem de management al siguranței și de un sistem de management al calității. Evaluarea la fața locului efectuată de Uniune cu privire la aceste sisteme a identificat unele deficiențe care necesită îmbunătățiri. Manualul de management al siguranței al *Fly Pro* ar trebui să fie actualizat în conformitate cu legislația din Moldova și cu standardele internaționale de siguranță. În ceea ce privește sistemul de management al calității, transportatorul aerian nu a putut demonstra că toate auditurile programului anual de audit au fost efectuate. În plus, sistemul administrativ de control al constatărilor nu a funcționat în mod corespunzător. *Fly Pro* a elaborat un manual de operațiuni, însă versiunea actuală a manualului nu reflectă operațiunile aprobate și aprobările. Programul de întreținere nu este actualizat, deoarece toate noile inspecții introduse de ultimul raport al Comitetului de revizuire a întreținerii emis de organizația responsabilă pentru proiectarea de tip au fost introduse cu un interval greșit. Evaluarea *Fly Pro* a evidențiat probleme funcționale în ceea ce privește controlul operațional, pregătirea și gestionarea evidențelor, sistemul de gestionare a calității nefiind în măsură să identifice deficiențele.
- (62) *Terra Avia* este un operator de transport aerian privat din Moldova, care își are baza operațională în aeroportul internațional din Sharjah, EAU. Manualul de management al siguranței al *Terra Avia* ar trebui să fie actualizat în conformitate cu legislația din Moldova și cu standardele internaționale de siguranță. În plus, *Terra Avia* nu desfășoară toate activitățile în conformitate cu cerințele din manualul de management al siguranței (managementul riscurilor este efectuat în mod superficial, promovarea siguranței nu este implementată integral și nu se efectuează audituri de siguranță). *Terra Avia* nu a instituit un control efectiv al operațiunilor în ceea ce privește inițierea, continuarea, devierea sau încetarea unui zbor. În plus, programul de întreținere prezentat de transportatorul aerian nu este actualizat. În plus, deși aeronavele exploatate de *Terra Avia* au în mod clar rate de utilizare mai mici decât cele identificate pentru valabilitatea raportului Comisiei pentru revizuirea întreținerii și a datelor privind planificarea întreținerii, transportatorul aerian nu a luat în considerare elaborarea și implementarea unui program de întreținere cu utilizare redusă. *Terra Avia* nu a putut demonstra modul în care își îndeplinește responsabilitățile în ceea ce privește menținerea navigabilității. În plus, transportatorul aerian nu a fost în măsură să demonstreze că respectă programul de întreținere. Vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului a identificat caracterul incomplet al informațiilor referitoare la piesele cu durată limitată de viață. În cele din urmă, în ceea ce privește programul de pregătire și verificare pentru echipajul său de zbor, *Terra Avia* nu a fost în măsură să demonstreze că toate elementele necesare au fost acoperite în cadrul cursului de reconversie și al pregătirii periodice. *Terra Avia* a dezvoltat un sistem de control al timpului de zbor, de serviciu și de odihnă al echipajelor de zbor și de cabină, însă sistemul nu includea niciun sistem de notificare pentru a informa cu privire la eventualele încălcări.
- (63) În urma vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului în 2019, CAAM a efectuat o analiză de siguranță și a elaborat un plan de acțiuni corective, răspunzând observațiilor formulate în timpul vizitei. Comisia consideră că analiza este cuprinzătoare și stabilește termene specifice pentru acțiuni. Cu toate acestea, ar trebui depuse eforturi semnificative pentru a acoperi toate sarcinile incluse în analiza de siguranță. În plus, până la implementarea efectivă a acestei analize a siguranței, riscurile în materie de siguranță identificate în cursul vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune în 2019 sunt în continuare neatenuate.
- (64) La 2 aprilie 2019, Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană au audiat CAAM și transportatorii aerieni *Air Moldova*, *Fly One* și *Aerotranscargo*. CAAM și-a prezentat structura organizațională actuală, inclusiv detalii cu privire la forța de muncă alocată diviziei sale de navigație și diviziei de operațiuni de zbor. CAAM a furnizat detalii cu privire la măsurile luate de la ultima reuniune a Comitetului pentru siguranța aeriană din noiembrie 2018, inclusiv informații cu privire la pregătirea inspectorilor operaționali, procesul de recrutare a noilor inspectori și acțiunile întreprinse în legătură cu un număr de transportatori aerieni înregistrați în Moldova. În plus, CAAM a furnizat informații privind stadiul și planificarea armonizării legislației Republicii Moldova cu cadrul de reglementare al Uniunii și ale revizuirii procedurilor și a manualelor interne. CAAM a prezentat un rezumat al măsurilor corective luate în ceea ce privește observațiile făcute de experți în cursul vizitei de evaluare la fața locului efectuată de Uniune în 2019. În plus, CAAM a informat Comisia că AOC-urile operatorilor *Fly Pro* și *Terra Avia* au fost suspendate.
- (65) CAAM a informat, de asemenea, că de la începutul anului 2019, a fost restructurat într-o instituție publică finanțată de la bugetul de stat. Comisia consideră că ar trebui evitate legăturile dintre considerentele politice și cele de siguranță. În acest sens, CAAM va trebui să își demonstreze deplina independență în procesul de luare a deciziilor, în ciuda acestui nou cadru instituțional.
- (66) În conformitate cu toate informațiile disponibile, inclusiv cu rezultatele vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului și cu informațiile furnizate în cadrul audierii, Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană consideră că CAAM are doar capacități limitate de a supraveghea activitățile de aviație din Moldova și, prin urmare, sunt necesare îmbunătățiri suplimentare semnificative pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță.

- (67) *Air Moldova* și-a prezentat planul de măsuri corective vizând observațiile și recomandările formulate în urma vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului. Acest plan conține acțiuni corective și preventive bazate pe o analiză solidă a cauzelor fundamentale. În acest context, AESA a confirmat că, din punctul de vedere al TCO și al SAFA, în prezent, acest transportator aerian nu pune probleme specifice de siguranță.
- (68) *Fly One* a oferit o imagine de ansamblu a companiei, inclusiv a flotei sale actuale și a resurselor și instalațiilor disponibile. Ea a descris sistemul său de management al siguranței și sistemul de management al calității ca sisteme robuste și bine dezvoltate. Transportatorul aerian utilizează un set de instrumente software pentru a integra datele privind siguranța, calitatea și managementul riscurilor și pentru a avea un control efectiv al operațiunilor sale. În acest context, AESA a confirmat că, din punctul de vedere al TCO și al SAFA, în prezent, acest transportator aerian nu pune probleme specifice de siguranță.
- (69) *Aerotranscargo* a prezentat structura și funcționarea sistemului său de management al calității și ale sistemului său de management al siguranței. De asemenea, a informat cu privire la angajamentul său de a-și îmbunătăți performanțele și cultura în materie de siguranță. În acest context, AESA a confirmat că, din punctul de vedere al TCO și al SAFA, în prezent, acest transportator aerian nu pune probleme specifice de siguranță.
- (70) Prin urmare, pe baza informațiilor disponibile în prezent, în conformitate cu criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Moldova, există, în această etapă, motive pentru includerea tuturor acestor transportatori, cu excepția *Air Moldova*, *Fly One* și *Aerotranscargo*, pe lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (71) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către Moldova a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care vizează transportatorii aerieni certificați în Moldova, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (72) Dacă există informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Nepal

- (73) Prin scrisoarea din 29 octombrie 2018, Comisia a solicitat Autorității Aeronautice Civile din Nepal, („CAAN”), o listă a documentelor și a acțiunilor care urmează a fi finalizate.
- (74) Prin scrisoarea sa din 9 decembrie 2018, CAAN a furnizat toate documentele solicitate. Comisia a concluzionat că documentația furnizată a fost bine structurată, iar conținutul său este satisfăcător. CAAN a depus eforturi considerabile pentru a îmbunătăți sistemul de supraveghere a siguranței în Nepal. Cu toate acestea, Comisia consideră că sunt necesare îmbunătățiri suplimentare semnificative pentru a remedia deficiențele de siguranță existente. În plus, Comisia constată că rata de accidente și incidente care trebuie raportate este în continuare deosebit de ridicată în Nepal. Ultimul accident a avut loc la 27 februarie 2019, când un elicopter Eurocopter AS350 operat de *Air Dynasty* s-a prăbușit în zona munților Taplejung din estul Nepalului. Înainte de a lua în considerare eventuala eliminare a interdicției actuale pentru toți transportatorii înregistrați în Nepal, ar trebui să aibă loc o îmbunătățire considerabilă a ratei accidentelor din Nepal.
- (75) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Nepal.

Transportatori aerieni din Rusia

- (76) Comisia, AESA și autoritățile competente ale statelor membre au continuat să monitorizeze îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Rusia care efectuează zboruri pe teritoriul Uniunii, inclusiv prin acordarea de prioritate inspecțiilor la platformă în cazul anumitor transportatori aerieni din Rusia în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (77) La 22 martie 2019, reprezentanți ai Comisiei, ai AESA și ai statelor membre s-au întâlnit cu reprezentanți ai Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse (*Russian Federal Air Transport Agency – „FATA”*) pentru a examina performanța în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Rusia pe baza rapoartelor de inspecție la platformă (desfășurate în perioada 19 septembrie 2018-22 martie 2019) și pentru a depista cazurile în care ar trebui consolidate activitățile de supraveghere ale FATA.

- (78) În cursul acestei reuniuni, Comisia a examinat mai în detaliu rezultatele inspecțiilor la platformă SAFA efectuate la un transportator aerian certificat în Rusia și a luat act de decizia FATA de a limita AOC-ul acestuia la zborurile interne. Având în vedere numărul mare de cereri de autorizație TCO care nu au avut ca rezultat eliberarea unei autorizații TCO a AESA (19 cazuri din 62 cereri), Comisia a solicitat FATA să revizuiască performanța în materie de siguranță a transportatorilor aerieni afectați înainte de următoarea reuniune a Comitetului pentru siguranța aeriană.
- (79) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, inclusiv a informațiilor furnizate de FATA în cadrul reuniunii din vineri, 22 martie 2019, Comisia consideră că, în acest stadiu, FATA are capacitatea și disponibilitatea necesare pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță. Din aceste motive, Comisia a concluzionat că nu este necesară o audiere de către Comitetul pentru siguranța aeriană a autorităților aeronautice ruse sau a oricăror transportatori aerieni certificați în Rusia.
- (80) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în scopul includerii unor transportatori aerieni din Rusia.
- (81) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către transportatorii aerieni din Rusia a standardelor internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (82) Dacă respectivele inspecții determină existența unui risc iminent la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia poate impune o interdicție de exploatare respectivilor transportatori aerieni certificați din Rusia și poate să-i includă în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Venezuela

- (83) La 6 martie 2017, transportatorul aerian *Avior Airlines*, certificat în Venezuela, a depus la AESA o cerere de autorizație TCO. AESA a evaluat cererea respectivă în conformitate cu cerințele din Regulamentul (UE) nr. 452/2014. La 4 octombrie 2017 AESA a respins cererea de autorizație TCO a *Avior Airlines* din motive de siguranță.
- (84) La 14 noiembrie 2017, Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană au audiat *Instituto Nacional de Aeronáutica Civil („INAC”)* și *Avior Airlines*, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. În urma audierii respective, în noiembrie 2017, Comisia a modificat lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, iar transportatorul aerian *Avior Airlines* a fost inclus în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ⁽⁸⁾.
- (85) În urma unei reuniuni tehnice care a avut loc la 29 august 2018, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, la 14 noiembrie 2018, INAC a participat la o audiere în fața Comitetului pentru siguranța aeriană. Deși anumite elemente ale unui sistem de supraveghere au fost puse în aplicare și păreau adecvate în ceea ce privește structura, numărul membrilor personalului însărcinați cu supravegherea, procedurile documentate și planificarea inspecțiilor, analiza informațiilor disponibile a evidențiat o serie de consecvențe. Cu toate acestea, consecvențele respective nu au fost de natură să justifice includerea tuturor transportatorilor aerieni din Venezuela în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (86) Venezuela furnizează în permanență informații actualizate cu privire la stadiul în care se află obligațiile sale de supraveghere. La 17 ianuarie 2019, Comisia a solicitat INAC să furnizeze informații cu privire la trei transportatori aerieni din Venezuela, *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* și *Conviasa*. Această cerere a inclus toate rapoartele aferente inspecțiilor în domeniile operațiunilor, navigabilității, acordării de licențe pentru personal și aeronauticii medicale efectuate în cursul anilor 2017 și 2018 de către INAC privind acești transportatori aerieni, precum și toate rapoartele de inspecție ale organizațiilor de întreținere care lucrează pentru oricare dintre cei trei transportatori aerieni din Venezuela. O cerere similară a fost depusă în ceea ce privește centrele de pregătire. În plus, Comisia a solicitat toate rapoartele privind inspecțiile la platformă efectuate la transportatorii aerieni din Venezuela, inclusiv cele privind măsurile corective și măsurile de monitorizare întreprinse de INAC. INAC a transmis la timp toate informațiile solicitate, pe care Comisia va continua să le analizeze, solicitând informații suplimentare, dacă este necesar.
- (87) Conform informațiilor furnizate de INAC la 1 aprilie 2019, *Avior Airlines* a obținut certificatul IOSA. AESA a informat că *Avior Airlines* intenționează să depună o nouă cerere pentru eliberarea unei autorizații TCO.

⁽⁸⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2215 al Comisiei din 30 noiembrie 2017 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții operaționale pe teritoriul Uniunii (JO L 318, 2.12.2017, p. 1).

- (88) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în ceea ce privește transportatorii aerieni din Venezuela.
- (89) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către Venezuela a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care vizează transportatorii aerieni certificați în Venezuela, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (90) Dacă există informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea să ia măsuri suplimentare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.
- (91) Articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 recunoaște necesitatea ca deciziile să fie luate cu rapiditate și, după caz, de urgență, având în vedere implicațiile la nivel de siguranță. În consecință, este esențial, în vederea protecției informațiilor sensibile și a reducerii la minimum a impacturilor comerciale, ca deciziile luate în contextul actualizării listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții sau restricții de exploatare pe teritoriul Uniunii să fie publicate și să intre în vigoare imediat după adoptarea lor.
- (92) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ar trebui modificat în consecință.
- (93) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranța aeriană instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2111/2005,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

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

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 15 aprilie 2019.

*Pentru Comisie,
Pentru Președinte,
Violeta BULC
Membru al Comisiei*

ANEXA I

Anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA A

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Republica Islamică Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv			Republica Islamică Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția TAAG Angola Airlines și Heli Malongo, inclusiv			Republica Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Republica Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Republica Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Necunoscut	Republica Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Necunoscut	Republica Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Republica Angola

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv			Republica Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Necunoscut	Republica Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republica Congo
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (R.D. Congo), inclusiv			Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv			Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv			Eritreea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritreea

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția Afrijet Business Service, care figurează în anexa B, inclusiv			Republica Gaboneză
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republica Gaboneză
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Necunoscut	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv			Republica Kârgâzstan
AIR BISHKEK (fosta EASTOK AVIA)	15	EAA	Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republica Kârgâzstan
HELI SKY	47	HAC	Republica Kârgâzstan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republica Kârgâzstan
S GROUP INTERNATIONAL (fosta S GROUP AVIATION)	45	IND	Republica Kârgâzstan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republica Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republica Kârgâzstan
TEZ JET	46	TEZ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			Liberia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Libia, inclusiv			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
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 Moldova, cu excepția Air Moldova, Fly One și Aerotranscarga, inclusiv			Republica Moldova
CA Î.M „TANDEM AERO” SRL	MD005	TDM	Republica Moldova
Î.M „VALAN ICC” SRL	MD009	VLN	Republica Moldova
CA „AIM AIR” SRL	MD015	AAM	Republica Moldova
CA „OSCAR JET” SRL	MD017	OSJ	Republica Moldova
CA „AIR STORK” SRL	MD018	MSB	Republica Moldova
Î M „MEGAVIATION” SRL	MD019	ARM	Republica Moldova
CA „PECOTOX-AIR” SRL	MD020	PXA	Republica Moldova
CA „TERRA AVIA” SRL	MD022	TVR	Republica Moldova
CA „FLY PRO” SRL	MD023	PVV	Republica Moldova
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv			Republica Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Necunoscut	Republica Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Necunoscut	Republica Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republica Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Republica Nepal
GOMA AIR	064/2010	Necunoscut	Republica Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Republica Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Republica Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Necunoscut	Republica Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Republica Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Necunoscut	Republica Nepal

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republica Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Necunoscut	Republica Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republica Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Republica Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republica Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Republica Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Republica Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republica Nepal
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și 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 aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv			Republica Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republica Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republica Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republica Sudan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republica Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republica Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republica Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republica Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republica Sudan"

ANEXA II

Anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA B

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie ale aeronavelor restricționate	Statul de înmatriculare
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, cu excepția: LET 410 UVP.	Toată flota, cu excepția: D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția: a 2 aeronave de tip Falcon 50 și a 2 aeronave de tip Falcon 900.	Toată flota, cu excepția: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republica Gaboneză
IRAN AIR	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toate aeronavele de tip Fokker F100 și de tip Boeing B747	Aeronavele de tip Fokker F100, astfel cum se menționează în AOC; aeronavele de tip Boeing B747, astfel cum se menționează în AOC	Republica Islamică Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, cu excepția: a 2 aeronave de tip TU- 204.	Toată flota, cu excepția: P-632, P-633.	Republica Populară Democrată Coreeană

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

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

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



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO