

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2022/862 AL COMISIEI**din 1 iunie 2022****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 (denumită în continuare „agenția”) au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în scopul actualizării listei respective. Țări terțe și organizații internaționale au furnizat, de asemenea, informații relevante. Pe baza informațiilor primite, este necesar ca lista 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 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 lista care figurează în anexa A sau B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea să consulte toate documentele relevante, să prezinte comentarii scrise și să susțină o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului înființat prin articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 (denumit în continuare „Comitetul de Siguranță Aeriană al UE”).
- (5) Comisia a informat Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la consultările comune aflate în curs, în cadrul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului (CE) nr. 473/2006 al Comisiei ⁽³⁾, cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Armenia, Irak, Kazahstan, Moldova, Pakistan, Rusia și Sudanul de Sud. Totodată, Comisia a informat Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la situația siguranței aviației din Congo Brazzaville, Guineea Ecuatorială, Madagascar și Suriname.
- (6) Agenția a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la evaluările tehnice efectuate pentru evaluarea inițială și monitorizarea continuă a autorizațiilor de operator dintr-o țară terță (*Third Country Operator*, „TCO”) eliberate în temeiul Regulamentului (UE) nr. 452/2014 al Comisiei ⁽⁴⁾.

⁽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).

⁽⁴⁾ 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).

- (7) De asemenea, agenția a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la rezultatele analizei inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine („SAFA”), în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽⁵⁾.
- (8) De asemenea, agenția a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările terțe vizate de o interdicție de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 474/2006. În plus, agenția a furnizat informații în legătură cu planurile și solicitările de continuare a asistenței și 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 aplicabile în materie de siguranță a aviației civile. Statele membre au fost invitate să răspundă acestor solicitări pe bază bilaterală, în coordonare cu Comisia și cu agenția. În această privință, Comisia a reiterat utilitatea informării comunității aeronautice internaționale, în special prin intermediul instrumentului parteneriatului de asistență în ceea ce privește punerea în aplicare a siguranței aviației al 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.
- (9) Eurocontrol a furnizat Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană al UE informații actualizate privind statutul funcțiilor de alertă SAFA și TCO, precum și statistici privind mesajele de alertă referitoare la transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții.

Transportatori aerieni din Uniune

- (10) Ca urmare a analizării de către agenție a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă efectuate în ceea ce privește aeronavele transportatorilor aerieni din Uniune, precum și în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de agenție, completate inclusiv de informațiile rezultate din inspecțiile și auditurile specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, mai multe state membre și agenția, acționând în calitate de autorități competente, au luat anumite măsuri corective și de asigurare a respectării legislației și au informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la măsurile respective.
- (11) Statele membre și agenția, acționând în calitate de autorități competente, au reiterat că sunt gata să acționeze în mod corespunzător în cazul în care informații pertinente privind siguranța ar indica existența unor riscuri iminente la adresa siguranței rezultând din nerespectarea de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță relevante.

Transportatori aerieni din Armenia

- (12) În iunie 2020, transportatorii aerieni certificați din Armenia au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/736 al Comisiei ⁽⁶⁾.
- (13) La 29 aprilie 2022, Comisia, agenția, statele membre și Comitetul Aeronautic Civil din Armenia („CAC”) au organizat o reuniune tehnică în cadrul căreia CAC a furnizat informații actualizate cu privire la măsurile luate după reuniunea tehnică din 3 noiembrie 2021 pentru a remedia deficiențele identificate în materie de siguranță. Principalele măsuri sunt modificarea legislației sale și a regulamentelor de sprijin din domeniul aviației civile, îmbunătățirile legate de structura și personalul CAC, precum și actualizarea sistemului CAC de gestionare a calificării și formării inspectorilor săi, inclusiv o formare inițială, periodică și la locul de muncă suplimentară. În plus, CAC a explicat că a creat proceduri de supraveghere și liste de verificare suplimentare în diferite domenii, și că a elaborat planul național de siguranță a aviației și regulamentul privind raportarea evenimentelor de siguranță, ambele urmând să fie adoptate în 2022. Toate aceste materiale vor fi examinate cu atenție de Comisie și de agenție.

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/736 al Comisiei din 2 iunie 2020 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 172, 3.6.2020, p. 7).

- (14) CAC a prezentat o actualizare a măsurilor luate în ceea ce privește planul său de măsuri corective („PMC”) pentru a răspunde observațiilor formulate în cursul vizitei de evaluare la fața locului, efectuată de Uniune în 2020. Aceste măsuri au inclus actualizări ale proceselor de planificare și formare a resurselor umane, ale mai multor proceduri și liste de verificare în vederea îmbunătățirii activităților sale de supraveghere a siguranței, implementarea unei baze de date electronice în sprijinul activităților sale de supraveghere, precum și dezvoltarea sistemului său de raportare a evenimentelor de siguranță.
- (15) În plus, ca parte a eforturilor Uniunii de a sprijini CAC în abordarea nevoilor sale de îmbunătățire a siguranței aviației, în martie 2022, agenția a lansat un proiect tehnic specific care vizează consolidarea supravegherii siguranței desfășurate de CAC în domeniul operațiunilor aeriene și al navigabilității.
- (16) Pe baza tuturor informațiilor disponibile, se consideră că CAC a adus unele îmbunătățiri notabile capacității sale de supraveghere a siguranței. De asemenea, se recunoaște faptul că CAC pare angajată să-și continue eforturile de dezvoltare pe mai departe a capacităților sale de supraveghere și de soluționare a problemelor de siguranță identificate. În pofida acestor evoluții pozitive, nu există în prezent suficiente dovezi întemeiate că CAC ar fi remediat efectiv toate deficiențele identificate în cursul vizitei de evaluare la fața locului din februarie 2020, care a condus la decizia de a impune o interdicție de exploatare în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/736. Informațiile furnizate cu privire la îmbunătățirile potențiale necesită mai multe verificări prin reuniuni tehnice suplimentare și, eventual, prin confirmarea la fața locului.
- (17) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în prezent, 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 Armenia.
- (18) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Armenia cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți transportatorii aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Irak

- (19) În decembrie 2015, transportatorul aerian *Iraqi Airways* a fost inclus în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2322 al Comisiei (⁷).
- (20) În februarie 2022, Autoritatea Aeronautică Civilă irakiană (denumită în continuare „ICAA”) și *Iraqi Airways* au prezentat Comisiei informații cu privire la acțiunile și măsurile luate pentru îmbunătățirea sistemelor și capacităților lor de supraveghere și management al siguranței. Pe baza informațiilor primite, Comisia constată că s-au înregistrat unele progrese în ceea ce privește abordarea preocupărilor identificate în materie de siguranță. Cu toate acestea, au fost identificate anumite deficiențe, inclusiv în ceea ce privește calitatea listelor de verificare utilizate de inspectorii ICAA deopotrivă pentru procesul de certificare și cel de supraveghere, precum și planul de formare al ICAA și implementarea acestuia. Evaluarea rezultatelor supravegherii ICAA a evidențiat mai multe deficiențe, în special în ceea ce privește modul în care sunt redactate constatările activității de supraveghere și în care este asigurată urmărirea lor. În această privință, s-a observat, de asemenea, că inspectorii ICAA nu au luat măsuri adecvate de asigurare a respectării legislației atunci când a fost necesar.
- (21) Evaluarea informațiilor furnizate de *Iraqi Airways* a demonstrat că transportatorul aerian a înregistrat progrese semnificative în diferite domenii. S-a observat că transportatorul aerian a angajat serviciile unui consultant extern în scopul auditării transportatorului aerian și al dezvoltării unui PMC care este în curs de punere în aplicare.
- (22) A fost inițiat un program de monitorizare a datelor de zbor pentru a spori în continuare volumul de date analizate și utilizate la elaborarea măsurilor de îmbunătățire a siguranței. În plus, a fost instituit un sistem intern de raportare, au fost lansate reuniuni privind siguranța la diferite niveluri strategice, iar unele dintre manualele organizației au fost revizuite.
- (23) În pofida progreselor menționate anterior, persistă o serie de provocări, inclusiv faptul că mai multe aplicații software dedicate întreținerii, operațiunilor de zbor și gestionării documentelor trebuie încă instalate. Transportatorul aerian trebuie, de asemenea, să își îmbunătățească funcțiile și procedurile legate de abordarea constatărilor în materie de supraveghere formulate de ICAA. În plus, deși *Iraqi Airways* a dezvoltat un sistem de management al calității („SMC”), se pare că aceasta nu este în măsură să efectueze urmărirea corespunzătoare a tuturor constatărilor formulate în cadrul acestui sistem.

⁷) 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 (JO L 328, 12.12.2015, p. 67).

- (24) La 14 decembrie 2021 și la 4 mai 2022, la cererea Irakului și ca parte a activităților de monitorizare continuă ale Comisiei, Comisia, agenția, statele membre, ICAA și *Iraqi Airways* au organizat două reuniuni tehnice. Cu ambele ocazii, ICAA a prezentat progresele înregistrate în abordarea preocupărilor în materie de siguranță legate de capacitatea sa de a asigura o supraveghere eficace a siguranței în țară, în special în ceea ce privește supravegherea *Iraqi Airways*. *Iraqi Airways* a prezentat atât progresele înregistrate în remedierea deficiențelor în materie de siguranță identificate anterior, care conduseseră în final la decizia agenției de neacordare a autorizației de TCO, cât și alte îmbunătățiri conexe în materie de siguranță.
- (25) ICAA și *Iraqi Airways* au demonstrat o viziune și ambiție clare de a-și îmbunătăți conformitatea cu reglementările și performanța în materie de siguranță. Cu toate acestea, sunt încă necesare îmbunătățiri suplimentare. Comisia va continua să colaboreze cu ICAA și cu *Iraqi Airways* pentru a monitoriza și a contribui la eforturile acestora de consolidare a capacităților lor de supraveghere și management al siguranței. În acest context, s-a menționat faptul că agenția va lansa un proiect de asistență tehnică în cursul anului 2022, pentru a sprijini ICAA în eforturile sale de îmbunătățire a supravegherii siguranței aviației în Irak.
- (26) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în prezent, 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 Irak.
- (27) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Irak cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți transportatorii aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (28) În cazurile în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță relevante, ar putea fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Kazahstan

- (29) În decembrie 2016, transportatorii aerieni certificați în Kazahstan au fost eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/2214 al Comisiei ⁽⁸⁾, cu excepția *Air Astana*, care fusese eliminat din anexa B în 2015 prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2322 al Comisiei.
- (30) În octombrie 2021, în cadrul monitorizării continue de către Comisie a sistemului de supraveghere a siguranței din Kazahstan, experți din partea Comisiei, a agenției și a statelor membre (denumiți în continuare „echipa de evaluare”) au efectuat o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Kazahstan, la birourile Comitetul Aeronautic Civil din Kazahstan („CAC KZ”) și ale societății pe acțiuni Administrația Aeronautică a Kazahstanului („AAK”), precum și la sediile a trei transportatori aerieni certificați în Kazahstan, și anume *Air Astana*, *Jupiter Jet* și *Qazaq Air*.
- (31) La 2 februarie 2022, AAK a prezentat Comisiei un PMC menit să remedieze deficiențele constatate și raportate de echipa de evaluare. Comisia, împreună cu agenția, a evaluat PMC-ul și a comunicat CAC KZ și AAK observațiile sale și modificările sugerate.
- (32) La 27 și 28 aprilie 2022, Comisia, agenția, statele membre și reprezentanții CAC KZ și AAK au organizat o reuniune tehnică. Scopul acestei reuniuni a fost de a examina dezvoltarea și implementarea PMC de către CAC KZ și AAK, precum și acțiunile conexe întreprinse de acestea pentru a asigura conformitatea efectivă a sistemului lor de supraveghere a siguranței cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (33) Pe baza PMC-ului prezentat și a discuțiilor și dovezilor furnizate în cursul reuniunii tehnice, s-a constatat că s-au înregistrat progrese în ceea ce privește abordarea observațiilor formulate în cursul vizitei de evaluare la fața locului. Este evident că toate observațiile au fost abordate într-o anumită măsură și că unele dintre ele pot fi considerate închise.

⁽⁸⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/2214 al Comisiei din 8 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii (JO L 334, 9.12.2016, p. 6).

- (34) Reuniunea a scos la lumină faptul că CAC KZ și AAK trebuie în continuare să furnizeze Comisiei clarificări și dovezi suplimentare cu privire la unele dintre acțiunile și măsurile întreprinse. De asemenea, Comisia a solicitat CAC KZ și AAK să revizuiască PMC – prin dezvoltarea în continuare a analizei cauzelor profunde ale deficiențelor de siguranță identificate în cursul vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune – cu scopul de a-l discuta în cadrul următoarei reuniuni tehnice.
- (35) Ca o continuare a deliberărilor Comitetului de Siguranță Aeriană al UE din noiembrie 2021, fapt confirmat și în cursul reuniunii tehnice din aprilie 2022, Comisia a invitat CAC KZ, AAK și transportatorul aerian *Air Astana* la o audiere în fața Comitetului de Siguranță Aeriană al UE la 17 mai 2022.
- (36) În cursul audierii, CAC KZ și AAK au furnizat Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană al UE o prezentare generală a sistemului instituit pentru a asigura supravegherea în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan. Aceștia au explicat planul național kazah de dezvoltare a siguranței, care include măsuri de îmbunătățire a eficacității transportului aerian kazah, inclusiv implementarea efectivă a standardelor internaționale de siguranță relevante. În plus, AAK a raportat cele mai recente evoluții în ceea ce privește structura sa organizațională, dimensiunea industriei aviatice din Kazahstan, precum și rezultatele misiunii coordonate de validare a OACI desfășurate în august 2021.
- (37) Subliniind angajamentul lor în favoarea unei îmbunătățiri continue, CAC KZ și AAK au furnizat Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană al UE o prezentare cuprinzătoare și detaliată a implementării PMC, elaborată pe baza rezultatelor vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune în octombrie 2021. Acesta includea obiective strategice definite pentru viitor, cum ar fi modificările aduse cadrului juridic kazah, manualelor și procedurilor AAK, continuarea îmbunătățirilor aduse SMC și continuarea implementării efective a standardelor internaționale de siguranță relevante.
- (38) În cursul audierii, CAC KZ și AAK s-au angajat să informeze Comisia cu privire la măsurile viitoare pe care le vor lua cu privire la restul observațiilor formulate în cursul vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune în 2021. În plus, ele s-au angajat să întrețină un dialog continuu pe tema siguranței, inclusiv prin furnizarea de informații relevante în materie de siguranță și prin participarea la reuniuni suplimentare, cel puțin de două ori pe an și ori de câte ori Comisia consideră necesar.
- (39) Dovezile indică faptul că măsurile întreprinse de CAC KZ și AAK contribuie deja la consolidarea capacităților acestora de a supraveghea activitățile aviatice din Kazahstan. Cu toate acestea, sunt necesare îmbunătățiri suplimentare în ceea ce privește capacitatea lor de a supraveghea faptul că operațiunile transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan se desfășoară în conformitate cu standardele internaționale de siguranță relevante, inclusiv prin asigurarea resurselor adecvate pentru astfel de activități de supraveghere a siguranței.
- (40) Pe baza informațiilor prezentate, se pare că, din octombrie 2021, CAC KZ și AAK au înregistrat progrese notabile în ceea ce privește implementarea standardelor internaționale de siguranță relevante. Comisia și agenția și-au subliniat intenția de a sprijini în continuare CAC KZ și AAK în eforturile acestora de consolidare pe mai departe a sistemului de siguranță a aviației din Kazahstan.
- (41) În cursul audierii, transportatorul aerian *Air Astana* a făcut o prezentare generală a flotei sale actuale și a resurselor și facilităților disponibile. Acesta a descris sistemele sale solide și bine dezvoltate de management al siguranței („SMS”) și management al calității („SMC”). Transportatorul aerian a precizat că utilizează un set de instrumente software pentru a integra datele privind siguranța, calitatea și managementul riscurilor, inclusiv sistemul de management al riscului de oboseală.
- (42) La solicitarea Comitetului de Siguranță Aeriană al UE, transportatorul aerian a informat, de asemenea, cu privire la activitățile de supraveghere pe care AAK le-a efectuat în ceea ce privește *Air Astana* în perioada 2021-2022 și a confirmat îmbunătățirea interacțiunilor sale cu CAC KZ și AAK.
- (43) Pe baza deliberărilor sale, Comitetul de Siguranță Aeriană al UE a ajuns la concluzia că ar trebui acordată o atenție deosebită monitorizării continue a situației și evoluțiilor în materie de siguranță din Kazahstan, inclusiv printr-o raportare periodică a progreselor înregistrate de CAC KZ și AAK și prin posibilitatea de a le invita la o nouă audiere în cadrul unei reuniuni viitoare a Comitetului de Siguranță Aeriană al UE.

- (44) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în prezent, 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 Kazahstan.
- (45) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți transportatorii aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (46) În cazurile în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță relevante, ar putea fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Moldova

- (47) În noiembrie 2021, transportatorii aerieni din Moldova au fost eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2070 al Comisiei ⁽⁹⁾, cu excepția *Air Moldova*, *Aerotrascargo* și *Fly One*, care nu au fost niciodată incluși nici în anexa A, nici în anexa B.
- (48) Prin scrisoarea din 31 martie 2022, Autoritatea Aeronautică Civilă din Moldova („CAAM”) a furnizat informații și o actualizare privind activitățile de supraveghere a siguranței pentru perioada noiembrie 2021-martie 2022. Pe lângă actualizarea PMC, elaborată pe baza vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune în septembrie 2021, informațiile furnizate de CAAM au inclus, de asemenea, actualizări cu privire la cele mai recente modificări aduse cadrului legislativ național al Republicii Moldova în domeniul aviației.
- (49) În urma examinării informațiilor și a documentației primite, Comisia consideră că observațiile rămase deschise, rezultate în urma vizitei de evaluare la fața locului din septembrie 2021, au fost abordate cu succes și pot fi închise. Având în vedere progresele înregistrate, Comisia consideră că este suficient ca CAAM să trimită o actualizare anuală, până în momentul în care se va lua o eventuală decizie contrară.
- (50) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în prezent, 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 Moldova.
- (51) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Moldova cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți transportatorii aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (52) În cazurile în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță relevante, ar putea fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Pakistan

- (53) În martie 2007, *Pakistan International Airlines* a fost inclusă în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 prin Regulamentul (CE) nr. 235/2007 al Comisiei ⁽¹⁰⁾ și ulterior eliminată în noiembrie 2007 prin Regulamentul (CE) nr. 1400/2007 al Comisiei ⁽¹¹⁾.
- (54) La 24 iunie 2020, o declarație a ministrului federal al aviației din Pakistan a arătat că un număr important de licențe de pilot eliberate de Autoritatea Aeronautică Civilă din Pakistan (denumită în continuare „PCAA”), au fost obținute prin mijloace frauduloase.

⁽⁹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2070 al Comisiei din 25 noiembrie 2021 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 421, 26.11.2021, p. 31).

⁽¹⁰⁾ Regulamentul (CE) nr. 235/2007 al Comisiei din 5 martie 2007 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 66, 6.3.2007, p. 3).

⁽¹¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1400/2007 al Comisiei din 28 noiembrie 2007 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 311, 29.11.2007, p. 12).

- (55) Evenimentul respectiv și aparenta lipsă a unei supravegheri eficiente a siguranței din partea PCAA au determinat agenția să suspende autorizațiile de TCO deținute de *Pakistan International Airlines* și de *Vision Air*, cu efect de la 1 iulie 2020.
- (56) La 1 iulie 2020, Comisia a deschis consultări cu PCAA, în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006. În acest context, Comisia, în cooperare cu agenția și cu statele membre, a organizat o serie de reuniuni tehnice cu PCAA la 9 iulie și 25 septembrie 2020, la 15 și 16 martie 2021, la 15 octombrie 2021 și la 16 martie 2022.
- (57) În cursul acestor reuniuni au fost discutate diferite aspecte, în special supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Pakistan, inclusiv a SMS-urilor acestora. Comisia a solicitat informații și dovezi pentru a verifica dacă o situație similară nu este predominantă și în alte domenii cum ar fi acordarea de licențe echipajului de cabină, acordarea de licențe inginerilor de întreținere sau certificarea transportatorilor aerieni.
- (58) Informațiile schimbate cu PCAA la 16 martie 2022 s-au axat pe rezultatul recente vizite efectuate în cadrul Programului universal de auditare a supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP*) al OACI. Comisia a subliniat că va acorda atenția cuvenită conținutului raportului de audit pentru a stabili următoarele etape ale procesului său de consultare privind lista transportatorilor aerieni care nu îndeplinesc standardele de siguranță. În cursul reuniunii, PCAA a oferit o imagine de ansamblu a principalelor aspecte ale raportului și s-a angajat să transmită raportul Comisiei atunci când va fi finalizat.
- (59) La primirea raportului, Comisia a constatat că acesta nu conține nicio indicație cu privire la domeniile care necesită măsuri corective imediate. Cu toate acestea, deși raportul indică faptul că majoritatea elementelor necesare pentru îndeplinirea responsabilităților PCAA sunt prezente, acesta subliniază necesitatea ca PCAA să modifice, să completeze sau să îmbunătățească orientările și procedurile, în special în domeniul acordării licențelor de pilot. În plus, raportul indică necesitatea îmbunătățirii legislației naționale a Pakistanului prin încorporarea unor dispoziții privind politica de asigurare a aplicării legii și accesul nerestricționat al personalului de inspecție, pentru a asigura o supraveghere eficientă.
- (60) Pe baza informațiilor disponibile și a schimburilor cu PCAA, Comisia recunoaște eforturile PCAA de a adopta un PMC pentru a remedia deficiențele identificate în materie de siguranță. Comisia, cu sprijinul agenției și al statelor membre, ia act de faptul că, după vizita USOAP a OACI, Pakistanul s-a angajat într-un proces major de dezvoltare care include modificări ale legislației sale primare în domeniul aviației.
- (61) Pe această bază, pentru a stabili dacă sunt necesare măsuri suplimentare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, Comisia va continua să colaboreze cu PCAA și să monitorizeze progresele înregistrate în abordarea situației supravegherii siguranței în Pakistan. Prin aceste activități de monitorizare continuă se va stabili o dată pentru efectuarea unei vizite a Uniunii de evaluare la fața locului.
- (62) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în prezent, 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 Pakistan.
- (63) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Pakistan cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți transportatorii aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (64) În cazurile în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță relevante, ar putea fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Rusia

- (65) La 8 aprilie 2022, transportatorii aerieni din Rusia care operaseră una sau mai multe dintre aeronavele menționate la considerentul 4 sau 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/594 al Comisiei ⁽¹²⁾ au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/594.
- (66) La 28 aprilie 2022, Agenția de Transport Aerian a Federației Ruse („FATA”) a informat Comisia că consideră nefondate orice acuzații de încălcare a standardelor internaționale aplicabile în materie de aviație civilă, precum și orice preocupări legate de siguranță menționate în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/594. Cu toate acestea, FATA nu a furnizat nicio informație în sprijinul declarației sale.
- (67) În cadrul activităților sale de monitorizare continuă, Comisia a stabilit că există dovezi că transportatorul aerian *I Fly* a înscris aeronave menționate la considerentul 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/594 în registrul aeronavelor din Rusia și că a operat cu bună știință aceste aeronave, încălcând standardele internaționale de siguranță relevante. Înregistrarea aeronavelor în registrul rus s-a făcut fără consimțământul proprietarilor și fără o colaborare ulterioară în materie de siguranță cu Autoritatea Aeronautică din Irlanda, ca stat de înmatriculare recunoscut al acestor aeronave.
- (68) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/594 și cu criteriile comune din anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Rusia, lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii trebuie să fie modificată pentru a include *I Fly* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (69) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați de FATA cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți transportatorii aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Sudanul de Sud

- (70) Transportatorii aerieni certificați în Sudanul de Sud nu au fost incluși niciodată în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (71) În ultimii patru ani, în Sudanul de Sud au avut loc patru accidente mortale, precum și o serie de alte accidente și incidente grave, care au implicat adesea aeronave cu numere de înmatriculare suspecte.
- (72) La 26 martie 2021, Comisia a deschis consultări oficiale cu Autoritatea Aeronautică Civilă din Sudanul de Sud (denumită în continuare „SSCAA”), în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (73) În schimbul de corespondență care a urmat, SSCAA a comunicat că certificatul de operator aerian („AOC”) al *South Sudan Supreme Airlines*, a cărui aeronavă fusese implicată într-un accident mortal, a fost suspendat și că, din cauza unor suspiciuni legate de înmatricularea aeronavei implicate în accidentul respectiv, SSCAA examinează toți operatorii de aeronave și toate AOC-urile din țară. De asemenea, SSCAA a comunicat că erau în desfășurare acțiuni de îmbunătățire în domeniul dezvoltării și revizuirii regulamentelor, manualelor și formării. La 5 noiembrie 2021 au fost furnizate documente care includ informații privind programul de inspecție, supraveghere și audit al SSCAA, precum și rapoarte privind inspecțiile efectuate asupra anumitor transportatori aerieni și aeronave înmatriculate în străinătate care operează în Sudanul de Sud.
- (74) La 28 martie 2022, SSCAA a comunicat răspunsurile sale la chestionarul trimis de Comisie la 26 martie 2021. Potrivit acestora, SSCAA nu a dezvoltat și nu a implementat încă un sistem de supraveghere eficace. De asemenea, SSCAA menționează că, deși nu a eliberat nicio licență sau AOC și nu există aeronave înmatriculate în țară, SSCAA a eliberat permise de operare aeriană aeronavelor înmatriculate în străinătate astfel încât acestea să poată opera în Sudanul de Sud. Nu există nicio dovadă a unei activități de supraveghere care să conducă la eliberarea unor astfel de permise sau a unei monitorizări continue relevante.

⁽¹²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/594 al Comisiei din 8 aprilie 2022 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 114, 12.4.2022, p. 49).

- (75) La 22 februarie 2022, Comisia a informat SSCAA cu privire la intenția sa de a pune examinarea situației supravegherii aviației civile din Sudanul de Sud pe ordinea de zi a următoarei reuniuni a Comitetului de Siguranță Aeriană al UE și a invitat SSCAA la o audiere în fața Comitetului de Siguranță Aeriană al UE la 18 mai 2022.
- (76) În cadrul audierii, SSCAA a furnizat Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană al UE o prezentare generală a structurii sale organizatorice, precum și informații privind dimensiunea industriei aviatice din Sudanul de Sud. Aceasta a descris funcțiile diferitelor direcții ale SSCAA și responsabilitățile acestora și a furnizat informații generale cu privire la personalul autorității. SSCAA a explicat că depinde încă în mare măsură de sprijinul acordat de Agenția de Supraveghere a Siguranței și Securității Aviației Civile a Comunității Africii de Est (EAC-CASSOA) pentru stabilirea de reglementări în domeniul aviației civile și pentru dezvoltarea unui proces eficace de supraveghere. În acest sens, SSCAA a remarcat că orice fel asistență și sprijin pentru eforturile sale ar fi binevenite.
- (77) SSCAA a confirmat că nu a emis niciun AOC și că nu a creat încă un registru al aeronavelor. Cu toate acestea, SSCAA a informat că, după formarea pe care EAC-CASSOA o va oferi începând cu 23 mai 2022, se așteaptă să atingă obiectivul de creare a unui registru al aeronavelor și de atingere a unei capacități de certificare a transportatorilor aerieni prin procesul de certificare în 5 etape, conform orientărilor OACI.
- (78) SSCAA a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE că a eliberat 24 de permise de operare aeriană transportatorilor aerieni străini și că unii dintre acești transportatori aerieni autorizați efectuează zboruri interne în țară. Se pare că aceasta este singura activitate de certificare desfășurată de SSCAA. SSCAA a descris procesul de eliberare a acestor permise, prin intermediul unei validări a AOC-urilor, care cuprinde inspectarea documentației și verificarea fizică a aeronavelor. Totuși, aceste informații au fost furnizate numai în timpul audierii și nu a fost posibil să se verifice modul în care se desfășoară procesul de validare.
- (79) În cursul audierii, SSCAA a oferit și un exemplu de măsuri de asigurare a respectării legislației luate împotriva unui transportator aerian străin, prin revocarea permisului de operare atunci când a constatat că AOC-ul transportatorului aerian fusese revocat de autoritatea sa competentă.
- (80) Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE au luat act de faptul că nu există niciun transportator aerian pentru care SSCAA să aibă responsabilități de supraveghere reglementară, deoarece aceasta nu a emis niciun AOC, și că toate operațiunile aeriene din țară sunt efectuate de transportatori aerieni ale căror AOC-uri au fost eliberate de autorități străine. În consecință, ținând seama de criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, nu există niciun transportator aerian certificat de SSCAA care ar putea fi eligibil pentru măsuri la nivelul Uniunii.
- (81) În plus, Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE au luat act de indicațiile SSCAA potrivit cărora aceasta nu intenționează să emită niciun AOC înainte de a atinge capacitățile de certificare și de supraveghere, ceea ce i-ar permite să implementeze și să asigure respectarea standardului internațional de siguranță relevant.
- (82) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Sudanul de Sud, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (83) Ca parte a activităților sale de monitorizare continuă, Comisia va continua să urmărească îndeaproape situația în materie de siguranță din Sudanul de Sud. Comitetul de Siguranță Aeriană al UE a ajuns la concluzia că trebuie să se acorde o atenție deosebită situației și evoluțiilor în materie de siguranță din Sudanul de Sud și că este oportun ca SSCAA să fie invitată să prezinte rapoarte periodice cu privire la progresele înregistrate în privința stabilirii de reglementări în domeniul aviației civile, dezvoltării unui proces eficace de supraveghere a siguranței și capacității de a emite AOC-uri. În cazul în care Comisia ia cunoștință de un risc iminent la adresa siguranței care rezultă din nerespectarea standardelor internaționale de siguranță relevante, cum ar fi emiterea unui AOC în absența unei capacități adecvate de certificare și de supraveghere a SSCAA, ar putea deveni necesară luarea de către Comisie a unor măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, cum ar fi impunerea unei interdicții de exploatare transportatorilor aerieni în cauză și includerea lor în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (84) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 trebuie să fie modificat în consecință.

- (85) Articolele 5 și 6 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 recunosc necesitatea ca deciziile să fie luate cu rapiditate și, după caz, în regim de urgență, având în vedere implicațiile în materie de siguranță. În consecință, în vederea protejării informațiilor sensibile și a pasagerilor, este esențial ca toate 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 adoptare.
- (86) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de siguranță aeriană al UE instituit prin articolul 15 din 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 din anexa I la prezentul regulament;
2. anexa B se înlocuiește cu textul din 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, 1 iunie 2022.

*Pentru Comisie,
Pentru Președinte,
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei*

ANEXA I

„ANEXA A

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv:			Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția TAAG Angola Airlines și Heli Malongo, inclusiv:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYU	Necunoscut	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Necunoscut	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYU	Necunoscut	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Necunoscut	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Armenia, inclusiv:			Armenia
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia

⁽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.

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	N/A	Armenia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Congo (Brazzaville), inclusiv:			Congo (Brazaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Necunoscut	Congo (Brazaville)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv:			Republica Democratică Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv:			Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv:			Eritreea
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kârgâzstan, inclusiv:			Kârgâzstan
AEROSTAN	08	BSC	Kârgâzstan
AIR COMPANY AIR KG	50	Necunoscut	Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kârgâzstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kârgâzstan
HELI SKY	47	HAC	Kârgâzstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kârgâzstan
TEZ JET	46	TEZ	Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	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
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Necunoscut	Libia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libia
LIBIAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Necunoscut	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Necunoscut	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Necunoscut	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Necunoscut	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Necunoscut	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Necunoscut	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	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
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal

Următorii transportatori aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Rusia			Rusia
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusia
AVIACOMPANY «AVIASTAR-TU» CO. LTD	458	TUP	Rusia
IZHAVIA	479	IZA	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «AIR COMPANY YAKUTIA»	464	SYL	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «RUSJET»	498	RSJ	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «UVT AERO»	567	UVT	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «SIBERIA AIRLINES»	31	SBI	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «SMARTAVIA AIRLINES»	466	AUL	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «IRAERO» AIRLINES	480	IAE	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «URAL AIRLINES»	18	SVR	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «ALROSA AIR COMPANY»	230	DRU	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «NORDSTAR AIRLINES»	452	TYA	Rusia
JS AVIATION COMPANY «RUSLINE»	225	RLU	Rusia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusia
LLC «NORD WIND»	516	NWS	Rusia
LLC «AIRCOMPANY IKAR»	36	KAR	Rusia
LTD. I FLY	533	RSY	Rusia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY «AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES»	1	AFL	Rusia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusia
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din SãoTomé și Príncipe, inclusiv:			SãoTomé și Príncipe

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	SãoTomé și Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	SãoTomé și Príncipe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone			Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv:			Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan”

ANEXA II

„ANEXA B

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian («AOC»)	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie ale aeronavelor restricționate	Statul de înmatriculare
IRAN AIR	FS100	IRA	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	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Coreea de Nord	Toată flota, cu excepția: a 2 aeronave de tip TU-204	Toată flota, cu excepția: P-632, P-633	Coreea de Nord ¹⁾

⁽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 relevante.