

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****(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. Țările terțe și organizațiile 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 din anexa A sau din anexa 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, Comore, Irak, Kazahstan, Libia, Mexic, 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, Sudan 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) În plus, 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. Totodată, agenția și Franța au 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 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 autoritate competentă, 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 autoritate competentă, 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 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 3 noiembrie 2021, 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 15 aprilie 2021 pentru a remedia deficiențele identificate în materie de siguranță. CAC a oferit o imagine de ansamblu a celor mai recente evoluții în ceea ce privește cadrul legislativ al aviației civile din Armenia, informații cu privire la dezvoltarea în continuare a funcțiilor și responsabilităților la nivel de departamente/secțiuni ale CAC și a Manualului privind resursele umane.
- (14) De asemenea, CAC a informat Comisia cu privire la recent elaboratul manual de management al siguranței și la cursurile de formare din domeniul sistemului de management al siguranței (SMS), urmate de personalul CAC.

⁽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).

- (15) În plus, CAC a informat Comisia că certificatele de operator aerian (*Air Operator Certificates*, AOC) ale transportatorilor aerieni *Atlantis Armenian Airlines* și *Fly Armenia Airways* au fost revocate și că a fost certificat un nou transportator aerian, *Flyone Armenia* (AOC nr. 074). Întrucât CAC nu a demonstrat o capacitate suficientă pentru a implementa și asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea unui AOC pentru acest nou transportator aerian nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.
- (16) Comisia ia act de progresele înregistrate de CAC în abordarea acelor preocupări legate de siguranța aviației care, în iunie 2020, au condus la includerea transportatorilor aerieni certificați în Armenia în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. Pe baza informațiilor și a documentației furnizate de CAC, nu există însă suficiente dovezi că deficiențele în materie de siguranță, identificate în cursul vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune în 2020, ar fi fost efectiv remediate pentru a se asigura conformitatea cu standardele internaționale de siguranță. Comisia va continua să colaboreze cu CAC și să monitorizeze noile măsuri adoptate și activități întreprinse pentru a remedia aceste deficiențe în materie de siguranță, inclusiv capacitățile CAC de supraveghere a siguranței. În acest context, s-a remarcat faptul că agenția va gestiona un proiect de asistență tehnică pentru a sprijini CAC în eforturile sale de a consolida supravegherea siguranței aviației în Armenia.
- (17) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Armenia, lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii trebuie modificată pentru a include *Flyone Armenia* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a elimina *Atlantis Armenian Airlines* și *Fly Armenia Airways* din anexa respectivă.
- (18) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Armenia, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a respectivilor transportatori aerieni cu standardele internaționale de siguranță relevante.

Transportatori aerieni din Comore

- (19) La 22 martie 2006, transportatorul aerian *Air Service Comores* a fost inclus în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (20) La 12 octombrie 2006, transportatorul aerian *Air Service Comores* a fost mutat din anexa A în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul (CE) nr. 1543/2006 al Comisiei (7).
- (21) În cadrul activităților sale de monitorizare continuă, Comisia a solicitat *Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores* („ANACM”) să furnizeze o listă a tuturor titularilor de AOC certificați în Comore.
- (22) La 15 iulie 2021, ANACM a confirmat în scris încetarea activităților transportatorului aerian *Air Service Comores*.
- (23) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii trebuie modificată pentru a elimina transportatorul aerian *Air Service Comores* din anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (24) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Comore, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a respectivilor transportatori aerieni cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (25) În cazurile în care există orice fel de informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, poate fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(7) Regulamentul (CE) nr. 1543/2006 al Comisiei din 12 octombrie 2006 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 menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 910/2006 (JO L 283, 14.10.2006, p. 27).

Transportatori aerieni din Irak

- (26) 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 ⁽⁸⁾.
- (27) La 17 iunie 2021, la cererea Irakului și în cadrul activităților de monitorizare continuă ale Comisiei, Comisia, agenția, statele membre și Autoritatea Aeronautică Civilă irakiană („ICAA”) au organizat o reuniune tehnică. În cursul reuniunii respective, ICAA a furnizat informații actualizate cu privire la acțiunile întreprinse de la includerea *Iraqi Airways* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, precum și informații privind stadiul de finalizare a auditului documentar al Programului universal al OACI de auditare a supravegherii siguranței aeronautice – metoda de monitorizare continuă (*Universal Safety Oversight Audit Approach*, „USOAP CMA”).
- (28) În plus, ICAA a informat Comisia că toate recomandările rezultate în urma proiectului de asistență tehnică pentru ICAA, furnizate de agenție în 2017, au fost abordate și puse în aplicare. În completarea informațiilor furnizate înainte de reuniunea tehnică, ICAA s-a angajat să furnizeze dovezi suplimentare pentru a demonstra progresele menționate. În cursul celei de a doua părți a respectivei reuniuni, la cererea expresă a Irakului, Comisia și agenția au furnizat clarificări cu privire la procesul de acordare a autorizației de TCO, în vederea unei viitoare cereri de acordare a autorizației de TCO a *Iraqi Airways* sau a altor transportatori aerieni certificați în Irak.
- (29) În cursul reuniunii din 17 iunie 2021, Comisia a precizat că ar putea lua în considerare eliminarea *Iraqi Airways* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 în momentul în care informațiile, inclusiv cele obținute în urma unei vizite de evaluare la fața locului din partea Uniunii, confirmă respectarea de către Irak a standardelor de certificare și supraveghere ale OACI, iar *Iraqi Airways* demonstrează agenției și Comisiei că au fost soluționate motivele care au condus la decizia negativă din 2015 în ceea ce privește acordarea autorizației de TCO.
- (30) 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.
- (31) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Irak, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a respectivilor transportatori aerieni cu standardele internaționale de siguranță relevante.

Transportatori aerieni din Kazahstan

- (32) În decembrie 2016, transportatorii aerieni din Kazahstan au fost eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/2214 al Comisiei ⁽⁹⁾.
- (33) În februarie 2020, ca parte a monitorizării continue a sistemului de supraveghere a siguranței din Kazahstan, au fost inițiate consultări oficiale cu autoritățile competente din Kazahstan. În acest context, cu ocazia reuniunii sale din mai 2021, Comitetului de Siguranță Aeriană al UE i s-a pus la dispoziție o prezentare generală a situației supravegherii siguranței în Kazahstan.
- (34) Ca urmare a deliberărilor din mai 2021 ale Comitetului de Siguranță Aeriană al UE, experți din partea Comisiei, a agenției și a statelor membre au efectuat o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Kazahstan, în perioada 11-15 octombrie 2021, la Comitetul Aeronautic Civil din Kazahstan („CAC KZ”) și la societatea pe acțiuni Administrația Aeronautică a Kazahstanului (*Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company*, „AAK”), precum și la un eșantion de trei transportatori aerieni certificați în Kazahstan, și anume *Air Astana*, *Jupiter Jet* și *Qazaq Air*.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

- (35) Vizita de evaluare și-a concentrat activitățile asupra AAK, având în vedere rolul predominant și responsabilitatea acesteia din urmă pentru activitățile de supraveghere a transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan. Cu toate acestea, reprezentanți ai CAC KZ au participat la toate activitățile de evaluare, întrucât o serie de activități strategice, cum ar fi adoptarea procedurilor AAK, sunt de competența lor.
- (36) În urma vizitei de evaluare, este clar că, deși AAK prezintă puncte forte, există încă deficiențe, cum ar fi nerespectarea obligațiilor AAK în timpul proceselor de certificare a transportatorilor aerieni. În plus, procesul de supraveghere ar trebui adaptat și, după caz, consolidat pentru a se asigura faptul că toți transportatorii aerieni fac obiectul unei supravegheri proporționale cu dimensiunea și complexitatea lor și pentru a asigura respectarea continuă a standardelor internaționale de siguranță aplicabile.
- (37) Mai mult, CAC KZ ar trebui să acorde o atenție sporită asigurării actualizării cadrului legislativ în ceea ce privește integrarea modificărilor aduse anexelor OACI în reglementările kazahe. CAC KZ și AAK trebuie să asigure punerea în aplicare a unor mecanisme și proceduri interne solide, care să transpună cadrul juridic și tehnic existent în activitățile și procedurile de rutină ale organizației. În acest context, CAC KZ și AAK ar trebui să-și îmbunătățească funcțiile generale de management al calității, precum și Programul național de siguranță al Kazahstanului, pentru a se asigura că riscurile potențiale în materie de siguranță sunt identificate și atenuate corespunzător, în mod sistemic și în timp util.
- (38) În ceea ce privește activitățile de acordare a licențelor desfășurate de AAK, pentru a asigura implementarea responsabilităților de acordare a licențelor ale Kazahstanului în calitate de stat contractant al OACI, echipa de evaluare a identificat domeniile care necesită îmbunătățiri, în particular procedurile inspectorilor, sistemul de examinări teoretice ale echipajului de zbor și procedurile care permit o abordare standardizată în ceea ce privește calificarea examinatorilor de zbor și supravegherea acesteia.
- (39) Personalul de navigabilitate cunoaște bine procedurile în vigoare în cadrul AAK. Cu toate acestea, sunt necesare îmbunătățiri suplimentare, în special în domeniul formării periodice și specializate, pentru a garanta calificările necesare ale inspectorilor. Eșantionarea activităților desfășurate de personalul de navigabilitate a arătat abateri de la cerințe, în special în ceea ce privește certificarea și supravegherea operatorilor și a întreprinderilor de întreținere.
- (40) *Air Astana*, principalul transportator aerian de pasageri și marfă din Kazahstan, a făcut obiectul unei vizite speciale a echipei de evaluare la 13 octombrie 2021. Transportatorul aerian dispune de un SMS solid și funcțional care generează date utile pentru transportatorul aerian. Per ansamblu, pe baza examinării eșantionului, a fost posibil să se confirme existența unui sistem solid și funcțional de monitorizare a conformității (*Compliance Monitoring System*, CMS). 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.
- (41) Operațiunile transportatorului aerian sunt susținute de tehnicieni calificați și de stații de linie cu funcție de întreținere. În timpul vizitei nu au fost identificate probleme sau deficiențe în domeniul navigabilității.
- (42) Transportatorul aerian a prezentat un sistem robust și structurat de control al diferitelor aspecte ale formării echipajului de zbor, a echipajului de cabină și a ofițerilor/dispecerilor de zbor, inclusiv a instructorilor și examinatorilor de zbor. Dosarele eșantionate au demonstrat trasabilitatea certificatelor de formare și formulare completate în mod corespunzător.
- (43) *Jupiter Jet* este un transportator aerian de marfă kazah cu sediul în Almaty, care a făcut obiectul unei vizite speciale a echipei de evaluare la 13 octombrie 2021. Acesta a fost înființat în 1996 sub denumirea de *Joint-Stock Company Air Company ATMA*, iar ulterior a fost redenumit în 2016. *Jupiter Jet* operează servicii charter ad-hoc cu un Antonov AN-12.
- (44) Deși transportatorul aerian a dezvoltat și a pus în aplicare un SMS, sunt necesare îmbunătățiri suplimentare pentru ca sistemul să atingă nivelul de maturitate necesar.
- (45) Transportatorul aerian a prezentat un sistem solid și structurat de control al diferitelor aspecte ale continuității navigabilității.

- (46) În timpul vizitei, s-a stabilit că procedurile aferente documentației de zbor în format electronic (*Electronic Flight Bag*, EFB), ca parte a manualului operațional, erau foarte generice. În plus, în manualul de operațiuni s-a constatat, de asemenea, că unele dintre proceduri nu erau nici actualizate, nici pe deplin dezvoltate, de exemplu capitolul referitor la Sistemul de alertă trafic și evitare a coliziunii („TCAS”) nu includea toate apelurile TCAS 7.1 standard și procedurile asociate. Manualul operațional trebuie să fie revizuit și verificat în ceea ce privește conformitatea cu standardele aplicabile.
- (47) *Qazaq Air*, înființat în 2015, este un transportator aerian interregional de pasageri și marfă cu sediul în Nur-Sultan și exploatează o flotă de cinci aeronave de tip turbopropulsor De Havilland Dash-8-Q400NG. La 14 octombrie 2021 a avut loc o vizită specială a echipei de evaluare la transportatorul aerian.
- (48) *Qazaq Air* dispune de un SMS care generează date utile pentru transportatorul aerian. Cu toate acestea, în timpul evaluării, s-a constatat că *Qazaq Air* nu desfășura în mod sistematic toate activitățile în conformitate cu cerințele din manualul de management al siguranței, de exemplu, nu fusese realizat niciun audit privind siguranța, iar un exercițiu de răspuns în situații de urgență rămăsese încă neefectuat.
- (49) Transportatorul aerian a dezvoltat și a pus în aplicare o funcție de monitorizare a conformității, dar sunt necesare îmbunătățiri suplimentare pentru a asigura întregul potențial al acesteia, în special în ceea ce privește închiderea constatărilor auditurilor interne.
- (50) În timpul evaluării, au fost observate unele discrepanțe față de manualul operațional al transportatorului aerian. Un motiv de îngrijorare deosebită este faptul că transportatorul aerian nu a stabilit criteriile de calificare care se aplică echipajelor de zbor pentru operarea în condiții de vizibilitate redusă, cu toate că transportatorul aerian a fost autorizat să desfășoare operațiuni în condiții de vizibilitate redusă.
- (51) *Qazaq Air* utilizează un sistem computerizat de planificare și monitorizare a echipajului de zbor. În timpul evaluării dosarul de formare al dispecerilor de zbor, s-a constatat că o serie de cursuri de formare recurente erau întârziate.
- (52) Pe baza deliberărilor sale, Comitetul de Siguranță Aeriană al UE a ajuns la concluzia că ar trebui să se acorde o atenție deosebită monitorizării – inclusiv printr-o audiere a CAC KZ, precum și a AAK – în cadrul următoarei reuniuni a Comitetului de Siguranță Aeriană al UE, activităților de follow-up ale acestora, pentru a aborda observațiile formulate în timpul vizitei de evaluare, în special în ceea ce privește elaborarea și punerea în aplicare efectivă a unui plan adecvat de măsuri corective.
- (53) 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.
- (54) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a respectivilor transportatori aerieni cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (55) În cazurile în care există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, ar putea fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Libia

- (56) În decembrie 2014, transportatori aerieni din Libia au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1318/2014 al Comisiei ⁽¹⁰⁾.
- (57) Prin scrisoarea din 2 iunie 2021, Autoritatea Aeronautică Civilă libiană (denumită în continuare „LYCAA”) a furnizat informații privind structura, sistemul de supraveghere și activitățile sale, inclusiv manualele de proceduri ale inspectorilor interni, instrucțiunile pentru organizațiile și din domeniul aviației civile, formularele pentru profesioniștii și organizațiile din domeniul aviației, măsurile de asigurare a respectării legii luate începând cu 2019, precum și lista actuală a titularilor de AOC și a aeronavelor înregistrate.

⁽¹⁰⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1318/2014 al Comisiei din 11 decembrie 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 355, 12.12.2014, p. 8).

- (58) Informațiile furnizate indică faptul că LYCAA a certificat doi noi transportatori aerieni, și anume *Berniq Airways* (AOC 032/21) și *Hala Airlines* (AOC 033/21), și că *Global Aviation and Services* și-a schimbat denumirea în *Global Air Transport*. Întrucât LYCAA nu a demonstrat că dispune de suficientă capacitate pentru a implementa și asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea unui AOC pentru acești doi noi transportatori aerieni nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.
- (59) La 1 septembrie 2021, la cererea Libiei și ca parte a activităților de monitorizare continuă, Comisia, agenția, statele membre și reprezentanții LYCAA au organizat o reuniune tehnică. În cursul acestei reuniuni, LYCAA a oferit o imagine de ansamblu a organizării și funcțiilor sale, inclusiv a principiilor de bază ale modului în care își desfășoară supravegherea siguranței. Alte informații furnizate de LYCAA au inclus o prezentare generală actualizată a evoluțiilor și a stadiului acțiunilor întreprinse pentru a aborda recomandările rezultate în urma proiectului de asistență tehnică pentru LYCAA, implementat de agenție în 2019. LYCAA a furnizat, de asemenea, informații cu privire la rezultatele auditului documentar al USOAP CMA al OACI, care a fost efectuat în 2020.
- (60) Întrucât LYCAA a demonstrat că s-au înregistrat progrese limitate în ceea ce privește implementarea standardelor internaționale de siguranță, Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE au concluzionat, pe baza informațiilor și a documentației furnizate de LYCAA, inclusiv a informațiilor furnizate de LYCAA în cadrul reuniunii tehnice din 1 septembrie 2021, că LYCAA nu a fost în măsură să demonstreze respectarea și implementarea efectivă a standardelor internaționale de siguranță relevante.
- (61) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni din Libia care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii trebuie să fie modificată pentru a include *Berniq Airways* și *Hala Airlines* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (62) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Libia, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a respectivilor transportatori aerieni cu standardele internaționale de siguranță relevante.

Transportatori aerieni din Mexic

- (63) Transportatorii aerieni din Mexic nu au fost incluși niciodată în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (64) În urma unui accident mortal al transportatorului aerian mexican *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* care a avut loc în Cuba la 18 mai 2018, Comisia a contactat Direcția Generală a Aeronauticii Civile din Mexic (*Dirección General de Aeronáutica Civil, „DGAC Mexico”*), solicitând informații detaliate. La 16 octombrie 2018, Comisia, agenția și DGAC Mexico au deschis consultări oficiale, care au inclus o reuniune tehnică.
- (65) Pe baza consultărilor desfășurate, a informațiilor furnizate și a datelor din programele SAFA și TCO ale UE, care, la momentul respectiv, nu indicau probleme grave sau sistemice, Comisia a considerat că situația siguranței aviației din Mexic nu ridică probleme urgente în materie de siguranță.
- (66) La 25 mai 2021, Administrația Federală a Aviației din Statele Unite (*Federal Aviation Administration, „FAA”*) a acordat un rating de categoria 2 DGAC Mexico în cadrul programului său de evaluare internațională a siguranței aviației (*International Aviation Safety Assessment, „IASA”*), deoarece a considerat că DGAC Mexico nu îndeplinea standardele internaționale de siguranță.
- (67) La 23 iunie 2021, Comisia a trimis DGAC Mexico o scrisoare prin care își exprima preocupările ridicate în decizia luată de FAA și solicita informații relevante care să indice amploarea problemei identificate de FAA la nivelul siguranței.
- (68) La 20 septembrie 2021, DGAC Mexico a furnizat Comisiei informații cu privire la deficiențele identificate de FAA în ceea ce privește elementele critice ale OACI și cu privire la programele și activitățile de asistență tehnică întreprinse pentru a aborda aceste probleme în mod corespunzător.

- (69) Pe baza informațiilor disponibile, inclusiv a informațiilor furnizate de DGAC Mexico prin scrisoarea din 20 septembrie 2021, Comisia consideră că, în acest stadiu, DGAC Mexico are capacitatea și disponibilitatea necesare pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță atunci când acestea sunt identificate.
- (70) 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 Mexic.
- (71) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Mexic, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a respectivilor transportatori aerieni cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (72) În cazurile în care există orice fel de informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, poate fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Moldova

- (73) În aprilie 2019, toți transportatorii aerieni din Moldova, cu excepția *Air Moldova*, *Fly One* și *Aerotranscargo*, au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/618 al Comisiei ⁽¹¹⁾.
- (74) Ca urmare a deliberărilor din mai 2021 ale Comitetului de Siguranță Aeriană al UE, experți din partea Comisiei, a agenției și a statelor membre au efectuat o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Republica Moldova, în perioada 20-24 septembrie 2021, la Autoritatea Aeronautică Civilă a Moldovei („CAAM”) și la un eșantion de trei transportatori aerieni certificați în Moldova, și anume *Terra Avia*, *Fly Pro* și *HiSky*.
- (75) Raportul vizitei de evaluare indică faptul că CAAM a făcut progrese considerabile într-o serie de domenii, de la vizita de evaluare la fața locului efectuată de Uniune în 2019. O importanță deosebită a avut stabilitatea atinsă de CAAM în ceea ce privește elaborarea reglementărilor naționale în materie de aviație și maturitatea de care s-a dat dovadă în legătură cu efectuarea unei supravegheri adecvate și eficiente. S-a remarcat faptul că CAAM a depus eforturi considerabile pentru a actualiza majoritatea reglementărilor naționale și pentru a elabora altele noi. CAAM lucrează la elaborarea unor materiale de orientare adecvate pentru a-și sprijini personalul în îndeplinirea sarcinilor de supraveghere.
- (76) CAAM a dezvoltat un sistem solid de management al calității. Planul de audit pentru 2021 a fost urmat, iar auditurile și inspecțiile au fost efectuate conform calendarului. Constatările făcute ca urmare a acestei activități au fost sau sunt abordate de personalul responsabil.
- (77) Activitățile de acordare a licențelor sunt efectuate de CAAM în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Cu toate acestea, echipa de evaluare a determinat domeniile în care erau necesare îmbunătățiri suplimentare, în particular finalizarea sistemului de examene teoretice pentru piloții privați și examinatorii medicali desemnați, precum și consolidarea supravegherii examinatorilor de zbor de către un inspector CAAM.
- (78) Programul de supraveghere continuă este cuprinzător în ceea ce privește domeniile și numărul de audituri, iar calificarea și experiența inspectorilor sunt luate în considerare în mod corespunzător în cadrul cursurilor de formare planificate existente și viitoare. Auditurile efectuate sunt documentate și monitorizate în mod corespunzător, în special în ceea ce privește acțiunile întreprinse de transportatorii aerieni, inclusiv măsurile corective și analiza cauzelor profunde. Cu toate acestea, este necesară o anumită standardizare suplimentară a procedurilor de inspecție, în special în ceea ce privește înregistrarea constatărilor făcute în timpul activităților de inspecție.
- (79) CAAM este în măsură să atragă personal suficient, proporțional cu dimensiunea și domeniile actuale ale industriei aviatice cărora trebuie să li se aplice supravegherea. Toți membrii personalului care au fost intervievați erau competenți și calificați. Programele și planurile de pregătire teoretică erau adecvate.

⁽¹¹⁾ 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 (JO L 106, 17.4.2019, p. 1).

- (80) Echipa a concluzionat că CAAM are capacitatea de a supraveghea activitățile de aviație din Moldova, de a menține un sistem de reglementare solid, de a pune în aplicare și asigura respectarea reglementărilor existente în domeniul aviației în vederea remedierii deficiențelor constatate în materie de siguranță. Sistemul de supraveghere a siguranței este bine instituit în Moldova, deși există încă unele activități care vizează îmbunătățirea în continuare a sistemului și rămânerea la zi cu modificările recente aduse standardelor internaționale de siguranță.
- (81) *Terra Avia* a fost înființată în 2005 ca transportator aerian privat și exploatează un Boeing 747 pentru zboruri regulate de marfă și o aeronavă Airbus A320 pentru zboruri charter de pasageri. Transportatorul aerian dispune de un CMS funcțional și de un SMS. În cursul evaluării SMS-ului transportatorului aerian, echipa a identificat anumite domenii care necesită îmbunătățiri suplimentare. Transportatorul aerian a dat dovadă de o atitudine foarte pozitivă față de îmbunătățirea în continuare a sistemelor de siguranță.
- (82) Managementul continuității navigabilității este realizat de două structuri diferite: una situată în Moldova, iar cea de-a doua în Sharjah (EAU). Echipa de evaluare a concluzionat că transportatorul aerian trebuie să își îmbunătățească sistemul de evidență a diferitelor activități de întreținere desfășurate în diferitele locații în care se află aeronavele sale.
- (83) Manualul operațional al *Terra Avia* reflectă operațiunile efectuate și este elaborat în conformitate cu reglementările aplicabile în Moldova, deși se justifică o actualizare pentru a include o politică privind mărfurile periculoase.
- (84) *Fly Pro* exploatează două nave Boeing 747. CMS-ul și SMS-ul sunt pe deplin dezvoltate și implementate, deși manualul de management al siguranței și manualul de monitorizare a conformității ar trebui modificate pentru a alinia răspunerile și responsabilitățile managerului pe probleme de siguranță și ale managerului pe probleme de monitorizare a conformității. În domeniul monitorizării datelor de zbor, *Fly Pro* dispune de un program bine stabilit, care include un sistem de feedback activ.
- (85) *Fly Pro* dispune de un sistem solid pentru continuitatea navigabilității și acționează cu încredere în diferitele sale roluri, deși procesul de documentare a activităților desfășurate ar putea fi îmbunătățit.
- (86) Manualul de operațiuni al *Fly Pro* reflectă operațiunile efectuate și este elaborat în conformitate cu reglementările aplicabile în Moldova. Transportatorul aerian ar trebui să îmbunătățească metodologia administrativă prin care înregistrează toate activitățile legate de zbor, cum ar fi jurnalele de bord. În plus, lista echipamentului minim a transportatorului aerian ar trebui să fie mai bine adaptată aeronavelor cărora li se aplică și ar trebui să facă obiectul unui control regulat și adecvat.
- (87) *HiSky* a fost înființată în septembrie 2019 și exploatează o aeronavă Airbus A319 în nume propriu, având, de asemenea, o aeronavă disponibilă în temeiul unui contract de închiriere a unei aeronave cu echipaj („wet lease”) cu transportatorul aerian *HiSky Europe* certificat în România.
- (88) *HiSky* a elaborat și implementat un SMS solid care generează date utile pentru transportatorul aerian. CMS-ul este robust și funcțional, dar sunt de dorit uşoare îmbunătățiri în ceea ce privește redactarea răspunderilor și responsabilităților managerului pe probleme de siguranță și ale managerului pe probleme de monitorizare a conformității. 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.
- (89) *HiSky* a elaborat manualele necesare conținând politicile și detaliind procedurile aferente, care sunt aprobate de CAAM. Personalul de certificare este instruit corespunzător cu privire la tipurile de aeronave exploatate. Manualul operațional aprobat la ora actuală reflectă operațiunile efectuate și este redactat în conformitate cu reglementările aplicabile în Moldova.
- (90) Operațiunile *HiSky* sunt susținute de tehnicieni calificați și de stații de linie cu capacitate de întreținere. Transportatorul aerian a instituit un sistem pentru monitorizarea formării și verificarea validității și pentru asigurarea trasabilității certificatelor de pregătire și a formularelor de verificare complete.
- (91) Pe baza rezultatelor vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului, Comisia a invitat CAAM și transportatorii aerieni *Terra Avia*, *Fly Pro* și *HiSky* la o audiere în fața Comitetului de Siguranță Aeriană al UE la 10 noiembrie 2021.

- (92) În cursul audierii, CAAM a prezentat Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană al UE sistemul instituit pentru a asigura supravegherea în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Moldova. Aceasta a explicat că progresele înregistrate în implementarea efectivă a standardelor internaționale de siguranță au fost rezultatul unei serii de acțiuni întreprinse începând din 2019. Subliniindu-și angajamentul privind îmbunătățirea continuă, CAAM a furnizat Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană al UE o prezentare generală cuprinzătoare și detaliată a implementării planului de măsuri corective elaborat ca răspuns la rezultatele vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune în septembrie 2021. Printre acestea se numără obiectivele strategice definite pentru viitor, cum ar fi modificările aduse cadrului juridic al Republicii Moldova, manualele și procedurile CAAM, continuarea îmbunătățirilor sistemului de management al calității și consolidarea în continuare a implementării efective a standardelor internaționale de siguranță.
- (93) În plus, CAAM a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la planurile de măsuri corective elaborate de transportatorii aerieni *Terra Avia*, *Fly Pro* și *HiSky*, ca răspuns la rezultatele vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului în septembrie 2021. Aceste planuri de măsuri corective au fost coordonate și aprobate de CAAM și au fost integrate în activitățile de supraveghere ale CAAM.
- (94) În cursul audierii, CAAM s-a angajat să informeze Comisia cu privire la măsurile suplimentare luate cu privire la restul observațiilor formulate în cursul vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune în 2021. În plus, CAAM s-a 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, dacă și ori de câte ori Comisia consideră necesar.
- (95) Comisia a subliniat, iar autoritățile moldovene au recunoscut că este important ca acestea să asigure stabilitatea și independența continuă a conducerii CAAM, deoarece a reieșit clar că acesta a fost un factor important care a favorizat îmbunătățirile înregistrate, în special în ultimul an.
- (96) Pe baza tuturor informațiilor disponibile în prezent, inclusiv a rezultatelor vizitei de evaluare la fața locului efectuată de Uniune în septembrie 2021 și a audierii în fața Comitetului de Siguranță Aeriană al UE, se consideră că există suficiente dovezi privind conformitatea CAAM și a transportatorilor aerieni certificați în Moldova cu standardele internaționale de siguranță aplicabile.
- (97) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Moldova, lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, stipulată în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, trebuie să fie modificată pentru a elimina toți transportatorii aerieni certificați în Moldova.
- (98) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Moldova, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a respectivilor transportatori aerieni cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (99) În cazurile în care există orice fel de informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, poate fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Pakistan

- (100) 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 ⁽¹²⁾ și ulterior eliminată din anexa respectivă în noiembrie 2007 prin Regulamentul (CE) nr. 1400/2007 al Comisiei ⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- (101) La 24 iunie 2020, în urma accidentului din 22 mai 2020 în care a fost implicată o aeronavă a *Pakistan International Airlines*, o declarație a ministrului federal al aviației din Pakistan a arătat că un număr important de licențe ale echipajului de zbor eliberate de Autoritatea Aeronautică Civilă din Pakistan (denumită în continuare „PCAA”), au fost obținute prin mijloace frauduloase.
- (102) Evenimentul respectiv și aparenta lipsă a unei supravegheri eficiente 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. Această situație persistă, deoarece, în acest moment, agenția consideră că nu sunt îndeplinite toate condițiile necesare pentru ridicarea suspendării.
- (103) Alte organizații internaționale din domeniul siguranței aviației au reacționat și ele la această situație din Pakistan. La 15 iulie 2020, FAA a declasat Pakistanul la un rating de categoria 2 în cadrul programului său IASA. În februarie 2021, OACI a publicat o problemă semnificativă de siguranță (SSC) în domeniul acordării de licențe și al formării personalului în legătură cu procesul de acordare a licențelor pentru echipajele de zbor din Pakistan.
- (104) 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, precum și la 15 octombrie 2021.
- (105) În cursul acestor reuniuni, au fost discutate diferite aspecte, în special supravegherea transportatorilor aerieni certificați pakistanezi, inclusiv SMS-urile acestora. Comisia a solicitat informații și dovezi pentru a verifica dacă o situație similară nu este predominantă în alte domenii care fac, de asemenea, obiectul supravegherii siguranței de către PCAA, cum ar fi certificarea echipajului de cabină, acordarea de licențe inginerilor de întreținere sau certificarea transportatorilor aerieni.
- (106) PCAA a furnizat informații care au fost evaluate de Comisie și de experții agenției. În cursul reuniunii din 15 octombrie 2021, PCAA a adus informații cu privire la acțiunile ulterioare întreprinse pentru a răspunde preocupărilor identificate de Comisie. Printre acestea se numără deficiențele de management al calității procedurilor documentate, lipsa de orientări pentru inspecții, neconformitatea procesului de calificare pentru licența de pilot de transport de linie („ATPL”), monitorizarea insuficientă sau inexistentă a măsurilor corective ca urmare a constatărilor și lipsa unor capacități adecvate de analiză a cauzelor fundamentale. În această privință și ținând seama, de asemenea, de auditul USOAP al OACI, programat între 29 noiembrie și 10 decembrie 2021, PCAA a informat cu privire la revizuirea amănunțită a manualelor și procedurilor sale, în special cu privire la modificările procesului de acordare a licențelor de către PCAA, precum și cu privire la controalele interne pentru verificarea conformității cu standardele internaționale de siguranță și la soluționarea SSC identificate de OACI.
- (107) Comisia a solicitat PCAA să trimită informații suplimentare privind modificările aduse sistemului său de acordare a licențelor, manualele și procedurile noi și/sau revizuite, rezultatele sau rapoartele verificărilor interne și notificarea către OACI a unei diferențe în ceea ce privește testul de îndemânare ATPL.
- (108) Pe baza informațiilor disponibile și a schimburilor cu PCAA, Comisia recunoaște eforturile PCAA de a adopta măsuri corective pentru a remedia deficiențele identificate în materie de siguranță. Cu toate acestea, Comisia, cu sprijinul agenției și al statelor membre, nu a fost în măsură să stabilească în mod clar faptul că aceste măsuri corective și-ar fi demonstrat eficacitatea și ar fi fost implementate astfel încât să atenueze, în mod durabil, deficiențele de siguranță identificate. Pe această bază, pentru a stabili dacă sunt necesare acțiuni suplimentare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, Comisia va continua să colaboreze cu PCAA și să monitorizeze noile măsuri adoptate și acțiuni întreprinse pentru a aborda situația din Pakistan, inclusiv prin rezultatele auditului USOAP planificat al OACI, precum și prin intermediul unei vizite de evaluare la fața locului pe care Uniunea o va efectua în Pakistan.
- (109) 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.
- (110) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Pakistan, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a respectivilor transportatori aerieni cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (111) În cazurile în care există orice fel de informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, poate fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Rusia

- (112) Comisia, agenția și autoritățile competente ale statelor membre au continuat să monitorizeze îndeaproape performanța în materie de siguranță a 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 temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (113) La 31 august 2020, transportatorul aerian *SKOL Airline LLC*, certificat în Rusia, a depus la agenție o cerere de acordare a autorizației de TCO. Agenția a evaluat cererea respectivă în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 452/2014 și a exprimat preocupări fundamentale în materie de siguranță legate de incapacitatea *SKOL Airline LLC* de a demonstra conformitatea cu cerințele prevăzute la articolul 3 din regulamentul respectiv, în special cu standardele cuprinse în anexele la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională. După schimburi ample cu agenția, *SKOL Airline LLC* a decis să își retragă cererea la 12 februarie 2021.
- (114) La 25 martie 2021, transportatorul aerian *SKOL Airline LLC* a solicitat din nou agenției o autorizație de TCO. Agenția a evaluat cererea respectivă în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 452/2014 și a exprimat din nou preocupări fundamentale în materie de siguranță legate de incapacitatea *SKOL Airline LLC* de a demonstra conformitatea cu cerințele aplicabile prevăzute la articolul 3 din regulamentul respectiv, în special cu standardele cuprinse în anexele la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională. Agenția a concluzionat că *SKOL Airline LLC* nu îndeplinește cerințele respective. Prin urmare, la 19 iulie 2021, agenția a respins cererea din motive de siguranță. Transportatorul aerian *SKOL Airline LLC* nu a făcut uz de dreptul de a contesta această decizie în conformitate cu articolele 108-114 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁴⁾.
- (115) La 20 octombrie 2021, reprezentanții ai Comisiei, ai agenției și ai statelor membre s-au întâlnit cu reprezentanții ai Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse („FATA”) pentru a examina performanța în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Rusia pe baza inspecțiilor la platformă desfășurate în perioada 24 martie 2021-1 octombrie 2021 și pentru a depista cazurile în care ar trebui consolidate activitățile de supraveghere ale FATA.
- (116) Revizuirea inspecțiilor la platformă SAFA asupra transportatorilor aerieni certificați în Rusia nu a evidențiat nicio deficiență de siguranță semnificativă sau recurentă. Rezultatele programului de monitorizare a transportatorilor aerieni certificați în Rusia care dețin o autorizație de TCO, implementat de agenție în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 452/2014, au fost și ele prezentate în cursul reuniunii. Comisia a observat că nici rezultatele acestui program de monitorizare nu evidențiau deficiențe semnificative sau recurente în materie de siguranță.
- (117) În urma refuzului din motive de siguranță formulat de agenție în ceea ce privește cererea de autorizație de TCO a transportatorului aerian *SKOL Airline LLC*, acesta din urmă a fost invitat de Comisie și de Comitetul de Siguranță Aeriană, la 22 octombrie 2021, să participe la o audiere care urma să aibă loc la 9 noiembrie 2021. La 28 octombrie 2021, transportatorul aerian *SKOL Airline LLC* și-a confirmat participarea la audierea planificată.
- (118) La 28 octombrie 2021, FATA a informat Comisia cu privire la o interdicție impusă transportatorului aerian *SKOL Airline LLC* prin care i se interzicea transportatorului aerian să opereze zboruri dincolo de frontiera de stat a Rusiei și a solicitat Comisiei să reevalueze necesitatea audierii transportatorului aerian *SKOL Airline LLC*, întrucât, pe baza deciziei FATA, *SKOL Airline LLC* nu ar fi în măsură să opereze în Uniune.
- (119) La 3 noiembrie 2021, Comisia a informat FATA că *SKOL Airline LLC* a fost invitată la audiere din cauza faptului că nu a demonstrat conformitatea sa cu standardele cuprinse în anexele la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională și, din acest motiv, a menținut invitația la audiere.

⁽¹⁴⁾ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

- (120) Transportatorul aerian *SKOL Airline LLC* a fost audiat la 9 noiembrie 2021. La cererea sa, FATA a participat de asemenea la ședință. În cursul acestei audieri, transportatorul aerian *SKOL Airline LLC* a reconstituit activitățile legate de cele două cereri de acordare a autorizației de TCO. Transportatorul aerian a subliniat dificultățile cu care s-a confruntat în cursul procesului de demonstrare a conformității cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 452/2014. Deși a recunoscut toate constatările formulate de agenție, acesta nu a furnizat nicio informație cu privire la măsurile luate pentru a soluționa aceste constatări. De asemenea, transportatorul aerian nu a furnizat nicio dovadă cu privire la stadiul actual al implementării măsurilor corective decise în urma acestor constatări. Pe baza informațiilor furnizate de transportatorul aerian *SKOL Airline LLC* înainte și în timpul audierii, acesta nu este în măsură să identifice neconformitățile din procesele, procedurile și activitățile sale operaționale.
- (121) FATA a declarat că nu sprijinise cea de a doua cerere de acordare a unei autorizații de TCO, formulată de transportatorul aerian *SKOL Airline LLC* în 25 martie 2021. De asemenea, FATA a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE că va efectua audituri ad-hoc suplimentare cu privire la *SKOL Airline LLC* în cazul în care transportatorul aerian s-ar adresa din nou agenției în vederea obținerii unei autorizații de TCO.
- (122) Pe baza tuturor informațiilor disponibile în prezent, inclusiv și mai ales pe baza respingerii de către agenție, la 19 iulie 2021, a cererii de acordare a autorizației de TCO din motive de siguranță, precum și pe baza informațiilor furnizate în cursul audierii, Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE au concluzionat că transportatorul aerian *SKOL Airline LLC* nu a demonstrat conformitatea cu standardele internaționale de siguranță.
- (123) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii trebuie să fie modificată pentru a include transportatorul aerian *SKOL Airline LLC* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (124) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni din Rusia, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a respectivilor transportatori aerieni cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (125) Dacă respectivele inspecții identifică 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 în Rusia și poate să îi includă în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Sudanul de Sud

- (126) Transportatorii aerieni din Sudanul de Sud nu au fost incluși niciodată în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (127) În ultimii trei ani, au avut loc nouă accidente și incidente grave în Sudanul de Sud, inclusiv prăbușirea, la 2 martie 2021, a unei aeronave Let-410 cu numărul de înmatriculare HK-4274, exploatată de *South Sudan Supreme Airlines*, care a dus la decesul a 10 persoane, precum și la prăbușirea recentă, la 2 noiembrie 2021, a unei aeronave Antonov AN-26 cu numărul de înmatriculare TR-NGT, soldată cu cinci decese. În ambele cazuri, autenticitatea însemnelor de înmatriculare a fost pusă sub semnul întrebării, întrucât nu păreau să mai fi fost valabile și, prin urmare, ar fi putut fi utilizate ca însemne de înmatriculare false pe aeronavele în cauză. Circumstanțele legate de aceste evenimente au generat preocupări cu privire la capacitățile Autorității Aeronautice Civile din Sudanul de Sud („SSCAA”) de a efectua în mod corespunzător supravegherea siguranței transportatorilor aerieni aflați sub responsabilitatea sa.
- (128) La 26 martie 2021, Comisia a adresat SSCAA o scrisoare în care își exprima îngrijorarea cu privire la situația siguranței aviației în Sudanul de Sud și a solicitat documente care să descrie structura și modul de organizare a SSCAA, sistemul său de certificare și supraveghere, precum și activitățile de supraveghere desfășurate în ceea ce privește transportatorii aerieni certificați în Sudanul de Sud. De asemenea, au fost solicitate informații cu privire la statutul titularilor actuali de AOC, al aeronavelor înmatriculate în Sudanul de Sud, al organizațiilor de întreținere și al licențelor echipajului de zbor.

- (129) La 23 iulie 2021, SSCAA a răspuns la solicitarea Comisiei, informând că AOC-ul companiei *South Sudan Supreme Airlines* a fost suspendat. În plus, aceasta a informat Comisia că, din cauza suspiciunilor legate de înmatricularea aeronavelor implicate în respectivul accident, reexaminează toți operatorii de aeronave și toate AOC-urile din țară. De asemenea, SSCAA a comunicat că sunt în desfășurare acțiuni de îmbunătățire în domeniile regulamentelor, manualelor și formării. Cu toate acestea, SSCAA nu a furnizat setul de documente solicitat.
- (130) La 5 octombrie 2021, Comisia a trimis o nouă scrisoare SSCAA, reiterându-și solicitarea ca documentele menționate anterior să fie prezentate până cel târziu la 18 octombrie 2021. În scrisoare, Comisia a clarificat, de asemenea, faptul că nefurnizarea în timp util a informațiilor solicitate ar fi considerată o lipsă de cooperare din partea SSCAA, în situația în care fuseseră exprimate preocupări cu privire la sistemul de supraveghere a siguranței din Sudanul de Sud.
- (131) La 5 noiembrie 2021, delegația UE la Juba, Sudanul de Sud, s-a întâlnit cu șeful SSCAA, care a confirmat primirea scrisorii din 5 octombrie 2021. SSCAA s-a angajat să trimită răspunsuri la întrebări până la sfârșitul lunii noiembrie și a furnizat două documente care includ informații privind Programul de inspecție, supraveghere și audit al SSCAA, precum și rapoarte privind reexaminările anumitor transportatori aerieni și ale aeronavelor înmatriculate în străinătate care operează în Sudanul de Sud. Comisia va studia cu atenție documentația care urmează să îi fie pusă la dispoziție, pentru a decide dacă SSCAA va fi invitată la următoarea reuniune a Comitetului de Siguranță Aeriană al UE.
- (132) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și având în vedere consultările în curs cu SSCAA inițiate în temeiul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei, 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 Sudanul de Sud.
- (133) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Sudanul de Sud, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a respectivilor transportatori aerieni cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (134) În cazurile în care există orice fel de informații relevante privind siguranța, care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, poate fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (135) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 trebuie să fie modificat în consecință.
- (136) Articolele 5 și 6 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 recunosc necesitatea ca deciziile să fie luate cu rapiditate și, după caz, de urgență, având în vedere implicațiile în materie de siguranță. În consecință, este esențial, în vederea protejării informațiilor sensibile și a pasagerilor, 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.
- (137) 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, 25 noiembrie 2021.

*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 (<i>Air Operator Certificate, AOC</i>) 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
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusia
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 YYY	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 YYY	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

⁽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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
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 No 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC No 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
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libia
LIBYAN 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
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din SãoTomé și Principe, inclusiv			SãoTomé și Principe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	SãoTomé și Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	SãoTomé și Principe
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	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, exceptând: 2 aeronave de tip TU- 204.	Toată flota, exceptând: P-632, P-633.	Coreea de Nord”

⁽¹⁾ Transportatorii aeri enuenerați 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.