

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2021/883 AL COMISIEI

din 1 iunie 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. Informațiile transmise contribuie la decizia conform căreia 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 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, Indonezia, Kazahstan, Kârgâzstan, Moldova, Pakistan și Rusia. Totodată, Comisia a informat Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la situația siguranței aviației din Republica Dominicană, Guineea Ecuatorială, Libia, Nepal și Sudanul de Sud.
- (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 a furnizat informații în legătură cu planurile și cu solicitările de continuare a asistenței și a cooperării tehnice în scopul dezvoltării capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile din țările terțe, pentru a le ajuta să soluționeze neconformitățile cu standardele internaționale de siguranță a aviației civile aplicabile. Statele membre au fost invitate să răspundă acestor solicitări pe bază bilaterală, în coordonare cu Comisia și cu 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.

Transportatorii 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 au luat anumite măsuri pentru a asigura respectarea legislației și au informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la măsurile respective.
- (11) Statele membre au reiterat că sunt gata să acționeze în mod corespunzător în cazul în care informațiile relevante privind siguranța ar indica existența unor riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță relevante.

Transportatorii 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 15 aprilie 2021, Comisia, agenția, statele membre și reprezentanții Comitetului Aeronautic Civil din Armenia („CAC”) au organizat o reuniune tehnică, în cursul căreia CAC a furnizat informații cu privire la activitățile sale de supraveghere și la progresele înregistrate în ceea ce privește planul de acțiuni corective elaborat în iulie 2020. CAC a furnizat, de asemenea, o prezentare generală a provocărilor întâmpinate în cursul ultimului an, informații privind situația generală a mediului aviatic din Armenia și lacunele identificate în diferite domenii de responsabilitate ale CAC care necesită atenție.
- (14) În plus, în cursul reuniunii respective, CAC a furnizat o prezentare detaliată a stadiului punerii în aplicare a acțiunilor corective în urma observațiilor formulate în cursul vizitei de evaluare a Uniunii la fața locului din februarie 2020 și o prezentare generală a procesului de management al riscurilor al CAC.
- (15) În acest context, CAC a informat Comisia că au fost revocate certificatele de operator aerian („AOC”) pentru transportatorii aerieni *Atlantis European Airways* și *Mars Avia* și au fost certificați noii operatori aerieni *Fly Armenia Airways* (AOC Nr. 070), *Novair* (AOC Nr. 071) și *Shirak Avia* (AOC Nr. 072). Întrucât CAC nu a demonstrat o capacitate suficientă pentru a pune în aplicare și pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea de AOC-uri acestor noi transportatori aerieni nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.

⁽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).

- (16) Comisia ia act de progresele înregistrate de CAC în ceea ce privește abordarea preocupărilor legate de siguranța aviației care, în iunie 2020, au condus la includerea transportatorilor armeni certificați în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. Cu toate acestea, în prezent nu există suficiente elemente de probă care să justifice ridicarea restricțiilor operaționale impuse transportatorilor aerieni din Armenia. Comisia va continua să monitorizeze și să evalueze modul în care evoluează situația în continuare.
- (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 ar trebui modificată pentru a include *Fly Armenia Airways*, *Novair* și *Shirak Avia* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a elimina *Atlantis European Airways* și *Mars Avia* 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 ar trebui să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Armenia cu standardele internaționale de siguranță relevante.

Transportatorii aerieni din Indonezia

- (19) În iunie 2018, toți transportatorii aerieni din Indonezia au fost eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/871 al Comisiei ⁽⁷⁾.
- (20) La 26 februarie 2021, Direcția Generală a Aviației Civile din Indonezia („DGAC din Indonezia”) a furnizat informații și o situație actualizată cu privire la activitățile de supraveghere a siguranței pentru perioada septembrie 2020 - februarie 2021. În plus față de actualizarea planului de acțiuni corective elaborat în urma vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii din martie 2018, informațiile furnizate de DGAC din Indonezia au inclus și actualizări privind lista titularilor de AOC, lista aeronavelor înmatriculate, lista accidentelor, a incidentelor grave și a evenimentelor din sectorul aviației, precum și măsurile de executare întreprinse de DGAC din Indonezia.
- (21) În urma examinării informațiilor și a documentației primite, Comisia consideră că toate observațiile rămase deschise, rezultate în urma vizitei de evaluare la fața locului din martie 2018, au fost abordate cu succes și pot fi închise. Având în vedere progresele înregistrate, Comisia consideră că este suficient ca DGAC din Indonezia să trimită o actualizare o singură dată pe an, în loc de două actualizări ca până acum.
- (22) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Indonezia, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (23) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Indonezia, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre ar trebui să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Indonezia cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (24) 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.

Transportatorii aerieni din Kazahstan

- (25) 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 ⁽⁸⁾.
- (26) 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 reuniunilor sale din mai și noiembrie 2020, Comitetului de Siguranță Aeriană al UE i s-a pus la dispoziție o prezentare generală a situației supravegherii siguranței în Kazahstan.

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

⁽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).

- (27) Ca urmare a deliberărilor Comitetului de Siguranță Aeriană al UE din noiembrie 2020, Comisia și agenția au menținut un contact permanent cu Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company (denumită în continuare „AAK”). În acest context, la 26 martie 2021 a avut loc o videoconferință între Comisie, agenție, statele membre și reprezentanți ai Comitetului Aeronautic Civil din Kazahstan și ai AAK. În cursul reuniunii tehnice respective, AAK a oferit o prezentare cuprinzătoare a măsurilor luate pentru a îmbunătăți supravegherea siguranței în Kazahstan, inclusiv o prezentare generală a activităților sale de supraveghere, a planurilor sale în ceea ce privește recrutarea și pregătirea personalului tehnic, precum și a măsurilor de asigurare a respectării legii luate în cazul unora dintre transportatorii aerieni certificați în Kazahstan. În plus, AAK și-a subliniat angajamentul față de continuarea politicii sale de îmbunătățire continuă, inclusiv față de activitățile sale esențiale de dezvoltare a supravegherii siguranței.
- (28) Mai mult, AAK și-a prezentat strategia pentru perioada 2021-2025, care include adoptarea noii legi privind aviația și a modificărilor care decurg din aceasta la nivelul cadrului legislativ național kazah.
- (29) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, se poate concluziona că s-au depus eforturi substanțiale și, în consecință, s-au înregistrat progrese în abordarea situației în materie de siguranță din Kazahstan. Deși recunoaște progresele realizate până în prezent, Comisia ar trebui să continue să monitorizeze și să evalueze modul în care evoluează situația în continuare. În acest context, Comisia intenționează să efectueze, cu sprijinul agenției și al statelor membre, o vizită de evaluare la fața locului din partea Uniunii în Kazahstan.
- (30) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Kazahstan, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (31) 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 ar trebui să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (32) 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.

Transportatorii aerieni din Kârgâzstan

- (33) În octombrie 2006, transportatorii aerieni din Kârgâzstan au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul (CE) nr. 1543/2006 al Comisiei (*).
- (34) La 25 noiembrie 2020, la cererea Kârgâzstanului și în contextul activităților de monitorizare continuă, Comisia, agenția și reprezentanții Agenției Aviației Civile din Republica Kârgâzstan (denumită în continuare „CAA KG”) au organizat o reuniune tehnică, în cursul căreia CAA KG a furnizat o prezentare cuprinzătoare a organizării și a funcțiilor sale, inclusiv a principiilor cheie ale desfășurării activității sale de supraveghere a siguranței. Alte informații furnizate de CAA KG au inclus provocările în materie de personal cu care se confruntă, o prezentare generală a cadrului legislativ kârgâz și abordarea sa strategică în ceea ce privește dezvoltarea la nivel tehnic în contextul consolidării capacităților în materie de siguranță a aviației. Aceasta a furnizat, de asemenea, o actualizare cu privire la lista titularilor de AOC și a aeronavelor înmatriculate.
- (35) În plus, la 14 decembrie 2020, ca urmare a reuniunii tehnice din 25 noiembrie 2020, CAA KG a informat Comisia că transportatorii aerieni *Heli Sky* (AOC nr. 47), *Valor Air* (AOC nr. 07), *AeroStan* (AOC nr. 08), *KAP.KG Aircompany* (AOC nr. 52) și *FlySky Airlines* (AOC nr. 53) dețin un AOC activ. Întrucât CAA KG nu a demonstrat că dispune de suficientă capacitate pentru a pune în aplicare și pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea de AOC-uri acestor noi transportatori aerieni nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.

(*) 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).

- (36) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni din Kârgâzstan care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată pentru a include transportatorii aerieni *AeroStan*, *FlySky Airlines*, *Heli Sky*, *KAP.KG Aircompany* și *Valor Air* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (37) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Kârgâzstan, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre ar trebui să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Kârgâzstan cu standardele internaționale de siguranță relevante.

Transportatorii aerieni din Moldova

- (38) 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 ⁽¹⁰⁾.
- (39) Prin scrisoarea din 2 martie 2021, Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova (denumită în continuare „CAAM”) a furnizat informații și o actualizare cuprinzătoare cu privire la planul de acțiuni corective care abordează observațiile și recomandările rezultate în urma vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune în februarie 2019.
- (40) În urma examinării informațiilor și a documentației primite, Comisia consideră că explicațiile oferite cu privire la planul de acțiuni corective sunt bine structurate și adecvate.
- (41) La 25 martie 2021, la cererea Moldovei și în contextul activităților de monitorizare continuă, Comisia, agenția, statele membre și reprezentanții CAAM au organizat o reuniune tehnică în cursul căreia CAAM a furnizat o prezentare cuprinzătoare a organizării și a funcțiilor sale, inclusiv a principiilor cheie ale desfășurării activității sale de supraveghere a siguranței. Printre alte informații furnizate de CAAM s-a numărat o prezentare generală actualizată a evoluțiilor și a situației actuale a planului său de acțiuni corective ca urmare a observațiilor și recomandărilor rezultate în urma vizitei de evaluare la fața locului efectuată de Uniune în februarie 2019. CAAM a declarat că marea majoritate a observațiilor din planul de acțiuni corective au fost închise, doar patru observații fiind încă deschise.
- (42) În cursul reuniunii respective, CAAM a informat Comisia că toți transportatorii aerieni moldoveni au fost recertificați în conformitate cu noul regulament operațional, care a transpus în legislația Moldovei Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽¹¹⁾. În prezent, există 11 titulari de AOC în Moldova. Majoritatea celor opt titulari de AOC care nu dețin o autorizație de TCO desfășoară operațiuni din baze situate în afara Moldovei. Conform CAAM, supravegherea acestor baze situate în afara teritoriului este efectuată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.
- (43) În plus, CAAM a informat Comisia că noul transportator aerian *HiSky* (AOC nr. MD 025) a fost certificat. Întrucât CAAM nu a demonstrat că dispune de suficientă capacitate pentru a pune în aplicare și pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea unui AOC acestui nou transportator aerian nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.
- (44) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, CAAM pare să fi făcut eforturi substanțiale în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță. Cu toate acestea, în prezent nu există suficiente elemente de probă care să justifice ridicarea restricțiilor operaționale impuse transportatorilor aerieni din Moldova. Informațiile furnizate cu privire la îmbunătățiri trebuie să fie verificate în continuare în timpul unei vizite de evaluare la fața locului efectuate de Uniune în Moldova.
- (45) Prin urmare, 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 ar trebui modificată pentru a include *HiSky* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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).

- (46) 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 ar trebui să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Moldova cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (47) 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.

Transportatorii aerieni din Pakistan

- (48) 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 în noiembrie 2007 prin Regulamentul (CE) nr. 1400/2007 al Comisiei ⁽¹³⁾.
- (49) 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.
- (50) Acest eveniment și aparenta lipsă de supraveghere eficientă din partea PCAA, a determinat agenția să suspende autorizațiile de TCO deținute de *Pakistan International Airlines* și *Vision Air*, cu efect de la 1 iulie 2020.
- (51) La 1 iulie 2020, Comisia a inițiat consultări cu PCAA în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006 și a solicitat PCAA să furnizeze informații cu privire la răspunsul său la declarația ministrului federal. În special, Comisia a solicitat informații cu privire la supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Pakistan, inclusiv a sistemelor lor de management al siguranței, precum și dovezi că 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 pentru inginerii de întreținere sau certificarea transportatorilor aerieni.
- (52) În 2020, Comisia a organizat două reuniuni tehnice cu PCAA, la 9 iulie și 25 septembrie.
- (53) În pregătirea reuniunii din mai 2021 a Comitetului de Siguranță Aeriană al UE și având în vedere cerințele procedurale ale agenției referitoare la suspendările de TCO ale *Pakistan International Airlines* și *Vision Air*, Comisia a organizat reuniuni tehnice la 15 și 16 martie 2021 pentru a asigura coordonarea dintre Comisie și agenție în ceea ce privește obligațiile care le revin. La aceste reuniuni au participat reprezentanți ai statelor membre.
- (54) În cadrul acestor reuniuni au fost discutate diverse aspecte, în special acordarea de licențe pentru echipaj, operațiunile aeriene, navigabilitatea, raportarea evenimentelor și răspunsurile PCAA la recomandările în materie de siguranță și măsurile luate ca urmare a acestor recomandări.
- (55) PCAA a furnizat dovezi și informații relevante care au fost evaluate de Comisie și de experții agenției. Deși s-a constatat că PCAA dispune de un număr suficient de angajați competenți și bine informați, au fost identificate unele aspecte organizatorice care prezintă motive de îngrijorare. Printre acestea se numără deficiențele de management al calității procedurilor documentate, lipsa de orientări pentru inspectori, neconformitatea procesului de calificare pentru licența de pilot de transport de linie, monitorizarea insuficientă sau inexistentă a acțiunilor corective ca urmare a constatărilor și lipsa unor capacități adecvate de analiză a cauzelor fundamentale.
- (56) În plus, PCAA nu a putut furniza dovezi că Pakistanul a notificat OACI derogările sale substanțiale de la standardele internaționale de siguranță aplicabile din anexa 1 a OACI, astfel cum se prevede în secțiunea „Acordarea licențelor personalului”.
- (57) Pe baza evaluării dovezilor și a informațiilor disponibile, Comisia recunoaște eforturile PCAA de a adopta acțiuni corective pentru a remedia deficiențele de siguranță identificate. Cu toate acestea, Comisia ar trebui să continue monitorizarea situației din Pakistan, inclusiv printr-o vizită de evaluare la fața locului efectuată de Uniune în Pakistan.

⁽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).

- (58) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Pakistan, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (59) 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 ar trebui să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Pakistan cu standardele internaționale de siguranță relevante.
- (60) 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.

Transportatorii aerieni din Rusia

- (61) 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.
- (62) La 14 aprilie 2021, reprezentanți ai Comisiei, ai agenției și ai statelor membre s-au întâlnit cu reprezentanți ai Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse (denumită în continuare „FATA”) pentru a examina performanța în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Rusia pe baza rapoartelor de inspecție la platformă desfășurate în perioada 15 octombrie 2020-14 aprilie 2021 și pentru a depista cazurile în care ar trebui consolidate activitățile de supraveghere ale FATA.
- (63) Revizuirea inspecțiilor la platformă SAFA asupra transportatorilor aerieni certificați în Rusia nu a evidențiat nicio deficiență de siguranță semnificativă sau recurentă.
- (64) Pe baza informațiilor disponibile, inclusiv a informațiilor furnizate de FATA în cadrul reuniunii din 14 aprilie 2021, Comisia consideră că, în acest stadiu, FATA are capacitatea și disponibilitatea necesare pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță atunci când se identifică astfel de deficiențe. Din aceste motive, nu s-a considerat necesară o audiere de către Comitetul de Siguranță Aeriană al UE a autorităților aeronautice ruse sau a oricăror transportatori aerieni certificați în Rusia.
- (65) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în scopul includerii unor transportatori aerieni din Rusia.
- (66) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către transportatorii aerieni din Rusia a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea de inspecții la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (67) 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.
- (68) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ar trebui modificat în consecință.
- (69) 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.
- (70) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de Siguranță Aeriană al UE instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2111/2005,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. anexa A se înlocuiește cu textul 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 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 (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare | Indicativul de trei litere atribuit de OACI | Statul operatorului |
|---|--|---|---------------------|
| AVIOR AIRLINES | ROI-RNR-011 | ROI | Venezuela |
| BLUE WING AIRLINES | SRBWA-01/2002 | BWI | 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 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 |
| 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 în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță relevante.

| Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită) | Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare | Indicativul de trei litere atribuit de OACI | Statul operatorului |
|---|--|---|---|
| ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES | AM AOC 068 | AEU | Armenia |
| FLY ARMENIA AIRWAYS | AM AOC 070 | FBB | 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 (Brazzaville) |
| CANADIAN AIRWAYS CONGO | CG-CTA 006 | TWC | Congo (Brazzaville) |
| EQUAFLIGHT SERVICES | CG-CTA 002 | EKA | Congo (Brazzaville) |
| EQUAJET | RAC06-007 | EKJ | Congo (Brazzaville) |
| TRANS AIR CONGO | CG-CTA 001 | TSG | Congo (Brazzaville) |
| SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO | CG-CTA 004 | Necunoscut | Congo (Brazzaville) |
| Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (R.D. Congo), inclusiv | | | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |
| AIR FAST CONGO | AAC/DG/OPS-09/03 | Necunoscut | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |
| AIR KATANGA | AAC/DG/OPS-09/08 | Necunoscut | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |
| BUSY BEE CONGO | AAC/DG/OPS-09/04 | Necunoscut | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | AAC/DG/OPS-09/02 | Necunoscut | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |
| CONGO AIRWAYS | AAC/DG/OPS-09/01 | Necunoscut | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |
| KIN AVIA | AAC/DG/OPS-09/10 | Necunoscut | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |
| MALU AVIATION | AAC/DG/OPS-09/05 | Necunoscut | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |

| Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită) | Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare | Indicativul de trei litere atribuit de OACI | Statul operatorului |
|--|--|---|--|
| SERVE AIR CARGO | AAC/DG/OPS-09/07 | Necunoscut | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |
| SWALA AVIATION | AAC/DG/OPS-09/06 | Necunoscut | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |
| MWANT JET | AAC/DG/OPS-09/09 | Necunoscut | Republica Democratică Congo (R.D. Congo) |
| Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv | | | Djibouti |
| DAALLO AIRLINES | Necunoscut | DAO | Djibouti |
| Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guinea Ecuatorială, inclusiv | | | Guinea Ecuatorială |
| CEIBA INTERCONTINENTAL | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Guinea Ecuatorială |
| CRONOS AIRLINES | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Necunoscut | Guinea Ecuatorială |
| Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv | | | Eritreea |
| ERITREAN AIRLINES | Nr. AOC 004 | ERT | Eritreea |
| NASAIR ERITREA | Nr. AOC 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 |

| Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită) | Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare | Indicativul de trei litere atribuit de OACI | Statul operatorului |
|--|--|---|---------------------|
| 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 |
| BURAQ AIR | 002/01 | BRQ | Libia |
| GLOBAL AVIATION AND SERVICES | 008/05 | GAK | 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 Moldova, cu excepția Air Moldova, Fly One și Aerotranscargo, inclusiv | | | Moldova |
| Î.M «VALAN ICC» SRL | MD009 | VLN | Moldova |
| CA «IM AIR» SRL | MD015 | AAM | Moldova |
| CA «AIR STORK» SRL | MD018 | MSB | Moldova |
| CA «HISKY» SRL | MD025 | HYM | Moldova |
| Î M «MEGAVIATION» SRL | MD019 | ARM | Moldova |
| CA «PECOTOX-AIR» SRL | MD020 | PXA | Moldova |
| CA «TERRA AVIA» SRL | MD022 | TVR | Moldova |
| CA «FLY PRO» SRL | MD023 | PVV | Moldova |
| Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv | | | Nepal |
| AIR DYNASTY HELI. S. | 035/2001 | Necunoscut | Nepal |

| Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită) | Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare | Indicativul de trei litere atribuit de OACI | Statul operatorului |
|--|--|---|-----------------------------|
| 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 São Tomé și Príncipe, inclusiv | | | São Tomé și Príncipe |
| AFRICA'S CONNECTION | 10/AOC/2008 | ACH | São Tomé și Príncipe |
| STP AIRWAYS | 03/AOC/2006 | STP | São Tomé și Príncipe |
| Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone | | | Sierra Leone |
| Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv | | | Sudan |

| Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită) | Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare | Indicativul de trei litere atribuit de OACI | Statul operatorului |
|---|---|--|----------------------------|
| <i>ALFA AIRLINES SD</i> | 54 | AAJ | Sudan |
| <i>BADR AIRLINES</i> | 35 | BDR | Sudan |
| <i>BLUE BIRD AVIATION</i> | 11 | BLB | Sudan |
| <i>ELDINDER AVIATION</i> | 8 | DND | Sudan |
| <i>GREEN FLAG AVIATION</i> | 17 | GNF | Sudan |
| <i>HELEJETIC AIR</i> | 57 | HJT | Sudan |
| <i>KATA AIR TRANSPORT</i> | 9 | KTV | Sudan |
| <i>KUSH AVIATION CO.</i> | 60 | KUH | Sudan |
| <i>NOVA AIRWAYS</i> | 46 | NOV | Sudan |
| <i>SUDAN AIRWAYS CO.</i> | 1 | SUD | Sudan |
| <i>SUN AIR</i> | 51 | SNR | Sudan |
| <i>TARCO AIR</i> | 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 |
|--|---|---|---------------------|---|--|-------------------------|
| AIR SERVICE COMORES | 06-819/TA-15/DGACM | KMD | Comore | Toată flota, cu excepția: LET 410 UVP. | Toată flota, cu excepția: D6-CAM (851336). | Comore |
| 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⁾ Transportatorii aerieni enumerați în anexa B ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță relevante.