2025/1144

4.6.2025

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2025/1144 AL COMISIEI

din 3 iunie 2025

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 ([2]) al Comisiei stabilește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

(2) Anumite state membre și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția") au comunicat Comisiei, în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, informații care sunt relevante în scopul actualizării listei respective. Țări terțe și organizații internaționale au furnizat, de asemenea, informații relevante. Pe baza informațiilor primite, este necesar ca lista să fie actualizată.

(3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea reglementară a acestora, cu privire la principalele fapte și considerente care ar urma să stea la baza unei decizii de impunere, în ceea ce îi privește, a unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii sau a unei decizii de modificare a condițiilor unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus pe lista care figurează în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta toate documentele relevante, de a prezenta comentarii scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei și a Comitetului de siguranță aeriană al UE.

(5) În cadrul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului delegat (UE) 2023/660 ([3]) al Comisiei, Comisia a informat Comitetul de siguranță aeriană al UE cu privire la consultările în curs cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Armenia, Irak, Kârgâzstan, Libia, Suriname și Tanzania. Comisia a informat, de asemenea, Comitetul de siguranță aeriană al UE cu privire la situația siguranței aviației în Angola, Egipt, Kazahstan, Kenya, Nepal, Pakistan și Sierra Leone.

([1]) JO L 344, 27.12.2005, p. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Regulamentul delegat (UE) 2023/660 al Comisiei din 2 decembrie 2022 de stabilire a normelor detaliate pentru lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții operaționale pe teritoriul Uniunii, menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 473/2006 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 83, 22.3.2023, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(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]).

(7) Agenția a informat totodată 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 (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* – „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 asigure conformitatea cu standardele internaționale aplicabile în materie de siguranță a aviației civile. Statele membre au fost invitate să răspundă acestor solicitări pe bază bilaterală, în coordonare cu Comisia și cu agenția. În această privință, Comisia a reiterat utilitatea informării comunității aeronautice internaționale, în special prin intermediul instrumentului Parteneriatului de asistență în ceea ce privește punerea în aplicare a siguranței aviației al Organizației Aviației Civile Internaționale („OACI"), cu privire la asistența tehnică acordată țărilor terțe de Uniune și de statele membre în vederea îmbunătățirii 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 și de informațiile rezultate din inspecțiile și auditurile specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, statele membre și agenția, acționând în calitate de autorități competente, au luat anumite măsuri corective și de asigurare a respectării legislației și au informat Comisia și Comitetul de siguranță aeriană al UE cu privire la măsurile respective.

(11) Statele membre și agenția, acționând în calitate de autorități competente, au reiterat că sunt gata să acționeze în mod corespunzător în cazul în care informații pertinente privind siguranța ar indica existența unor riscuri iminente la adresa siguranței rezultând din nerespectarea de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță relevante.

Transportatorii aerieni din Armenia

(12) În iunie 2020, toți transportatorii aerieni certificați din Armenia au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/736 al Comisiei ([6]).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) La 9 aprilie 2025, ca parte a activităților sale continue de monitorizare legate de situația generală a siguranței în Armenia, inclusiv de capacitatea și capabilitățile de supraveghere a siguranței Comitetului Aviației Civile din Armenia („CAC”), a avut loc o reuniune tehnică la care au participat Comisia, agenția, statele membre și CAC. În cursul reuniunii, Comisia a informat CAC cu privire la rezultatele evaluării sale a planului de acțiuni corective („PAC”), prezentat în decembrie 2024. PAC a fost elaborat de CAC ca răspuns la observațiile formulate în urma vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului în Armenia în 2020.

(14) PAC prezentat de CAC este cuprinzător și detaliat și demonstrează un efort clar de aliniere a supravegherii aviației naționale la așteptările în materie de reglementare ale UE în ceea ce privește abordarea observațiilor vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului din 2020. Printre evoluțiile pozitive se numără adoptarea formală a mai multor reglementări naționale în conformitate cu cerințele UE, măsuri în vederea punerii în aplicare a principiilor de supraveghere bazate pe riscuri și îmbunătățirea documentației de formare și a evidențelor pentru inspectori.

(15) Deși PAC prezintă o abordare cuprinzătoare în ceea ce privește abordarea observațiilor identificate, mai multe aspecte par să rămână nesoluționate sau insuficient susținute de dovezi, cum ar fi absența clasificării constatărilor, dovezi insuficiente ale punerii în aplicare a planurilor de supraveghere și deficiențe în ceea ce privește controlul documentației și traducerea. În plus, persistă inconsecvențe în ceea ce privește calitatea și exhaustivitatea documentației de formare, a procedurilor de acordare a licențelor și a mecanismelor de supraveghere, care trebuie evaluate prin evaluări suplimentare la fața locului înainte de a se putea lua o decizie finală cu privire la caracterul adecvat al PAC.

(16) Având în vedere deficiențele rămase și necesitatea unei evaluări mai aprofundate a punerii în aplicare pe teren, Comisia consideră că o evaluare suplimentară de la distanță a situației siguranței în Armenia nu ar oferi suficientă claritate suplimentară. Prin urmare, o vizită de evaluare efectuată de Uniune la fața locului este prevăzută pentru al treilea trimestru al anului 2025. Această vizită va urmări să verifice aplicarea efectivă a măsurilor corective prezentate de CAC, inclusiv a celor discutate în cursul schimburilor din 2024 și 2025.

(17) În conformitate cu criteriile 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 certificați în Armenia.

(18) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Armenia cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți transportatorii aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatorii aerieni din Irak

(19) Prin Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2015/2322 ([7]) și (UE) 2023/2691 ([8]) ale Comisiei au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 transportatorul aerian *Iraqi Airways*, în decembrie 2015, respectiv transportatorul aerian *Fly Baghdad*, în noiembrie 2023.

(20) La 23 aprilie 2025, ca parte a activităților de monitorizare continuă ale Comisiei legate de situația generală a siguranței în Irak, inclusiv de capacitatea și capabilitățile de supraveghere a siguranței ale Autorității Aeronautice Civile din Irak („ICAA”), a avut loc o reuniune tehnică la care au participat Comisia, agenția, statele membre și ICAA. În cursul reuniunii, ICAA a prezentat informații actualizate cu privire la eforturile sale de a-și consolida cadrul legislativ și de reglementare, precum și cu privire la performanța sa în materie de supraveghere.

(21) ICAA a prezentat în detaliu eforturile sale în curs de a consolida supravegherea siguranței aviației prin modificări legislative, elaborarea de reglementări, inițiative de consolidare a capacităților și reforme instituționale. Deși aceste eforturi sunt recunoscute ca etape importante, ele rămân în primele etape ale punerii în aplicare. Persistă preocupări semnificative în ceea ce privește actualitatea acestor măsuri, coerența și calitatea rezultatelor în materie de reglementare, precum și alinierea acestora la standardele internaționale de siguranță.

([7]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2322 al Comisiei din 10 decembrie 2015 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 328, 12.12.2015, p. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/2691 al Comisiei din 29 noiembrie 2023 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, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) S-au înregistrat unele progrese, în special în domenii precum recrutarea de personal, inițiativele de formare și elaborarea de reglementări naționale actualizate în domeniul aviației. Reformele critice, cum ar fi adoptarea unei legislații primare revizuite în domeniul aviației și consolidarea sistemului de supraveghere a siguranței, rămân incomplete sau nu au rezultate verificabile.

(23) Prin urmare, s-a recunoscut de comun acord că efectuarea de către Uniune a unei vizite de evaluare la fața locului în septembrie 2025, astfel cum s-a discutat anterior, ar fi prematură și potențial contraproductivă, având în vedere necesitatea unor progrese concrete și demonstrabile suplimentare în principalele domenii ale sistemului irakian de supraveghere a siguranței aviației.

(24) 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.

(25) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformitatea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Irak cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți acei transportatori aerieni, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

(26) După caz, Comisia ar trebui să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, în cazul în care orice fel de informație relevantă privind siguranța indică riscuri iminente la adresa siguranței, rezultând din nerespectarea standardelor internaționale de siguranță relevante.

Transportatorii aerieni din Kârgâzstan

(27) În octombrie 2006, transportatorii aerieni certificați în Kârgâzstan au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul (CE) nr. 1543/2006 al Comisiei ([9]).

(28) În contextul schimburilor continue, care rezultă din reînnoirea contactelor dintre Comisie și Agenția de Stat pentru Aviație Civilă din cadrul Cabinetului de Miniștri al Republicii Kârgâzstan („SCAA”) începând din 2023, Comisia a lansat o inițiativă de asistență tehnică, pusă în aplicare de agenție, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005. Inițiativa respectivă urmărește să sprijine eforturile SCAA de a-și consolida capacitatea de supraveghere.

(29) În cadrul acestei inițiative, s-au desfășurat deja o activitate la distanță și o misiune la fața locului. Misiunea la fața locului a reprezentat o ocazie de a colecta direct informații cu privire la modul în care SCAA pune în aplicare standardele internaționale de siguranță. De asemenea, a oferit ocazia de a efectua o simulare a unei vizite de evaluare efectuate de Uniune la fața locului. Simularea a oferit informații valoroase cu privire la cadrul organizațional și de reglementare al SCAA, stabilind că structura generală a SCAA pare adecvată pentru dimensiunea și responsabilitățile sale, deși eficacitatea sa operațională ar trebui îmbunătățită. Manualul de management, deși aprobat, necesită o aprofundare și o coerență îmbunătățită, iar responsabilitatea pentru investigarea incidentelor grave rămâne, încă, de stabilit în detaliu.

(30) Simularea a permis, de asemenea, identificarea lacunelor în transpunerea standardelor și practicilor recomandate ale OACI, în special în anexele 1, 6, 8, 18 și 19 ale OACI, care împiedică alinierea deplină la standardele internaționale de siguranță. SCAA a recunoscut aceste lacune și a inițiat măsuri de modificare a legislației relevante, mai multe proiecte de amendamente fiind supuse consultării interministeriale. În plus, SCAA a luat măsuri pentru a consolida raportarea evenimentelor legate de siguranță, precum și formarea personalului prin parteneriatele cu organizațiile internaționale de formare. Este esențial să se continue eforturile în aceste domenii pentru a îmbunătăți în continuare sistemul de supraveghere a siguranței aviației în Kârgâzstan.

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) La 2 mai 2025, ca parte a activităților de monitorizare continuă ale Comisiei legate de situația generală a siguranței în Kârgâzstan, inclusiv de capacitatea și capabilitățile de supraveghere a siguranței ale SCAA, a avut loc o reuniune tehnică la care au participat Comisia, agenția, statele membre și SCAA. În cursul acestei reuniuni, SCAA a prezentat în detaliu inițiativele sale în curs de îmbunătățire a supravegherii siguranței aviației, inclusiv modificările legislative, dezvoltarea reglementărilor, măsurile de consolidare a capacităților și reformele instituționale.

(32) SCAA a descris, de asemenea, structura sa organizatorică și nivelurile de personal, inclusiv dezvoltarea unui sistem de calcul al forței de muncă în legătură directă cu nevoile individuale de formare.

(33) SCAA a prezentat, de asemenea, progresele înregistrate în ceea ce privește alinierea reglementărilor sale la standardele internaționale de siguranță și punerea lor în aplicare în principalele domenii de supraveghere. În plus, acesta a evidențiat activitatea în curs pentru îmbunătățirea proceselor de certificare și a mecanismelor de asigurare a respectării legislației.

(34) SCAA a împărtășit un plan de acțiune cuprinzător menit să abordeze lacunele identificate în materie de reglementare și să sprijine dezvoltarea unui sistem de aviație civilă sigur, care să respecte standardele internaționale de siguranță.

(35) Cu toate acestea, în prezent nu există suficiente dovezi întemeiate pentru a confirma faptul că SCAA a soluționat efectiv toate deficiențele în materie de siguranță care au condus la interdicția de exploatare impusă prin Regulamentul (CE) nr. 1543/2006.

(36) În conformitate cu criteriile 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 certificați în Kârgâzstan.

(37) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Kârgâzstan cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți transportatorii aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatorii aerieni din Libia

(38) 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) 1318/2014 al Comisiei ([10]).

(39) La 25 martie 2025, ca parte a activităților de monitorizare continuă ale Comisiei legate de situația generală a siguranței în Libia, inclusiv de capacitatea și capabilitățile de supraveghere a siguranței ale Autorității Aeronautice Civile din Libia („LYCAA”), a avut loc o reuniune tehnică la care au participat Comisia, agenția, statele membre și LYCAA.

(40) Comisia a prezentat rezultatul evaluării informațiilor transmise de LYCAA în 2023 și 2024. Evaluarea a identificat deficiențe semnificative, în special în ceea ce privește efectivele de personal, consecvența formării corespunzătoare și punerea în aplicare eficace a activităților de supraveghere. Absența documentelor-cheie solicitate de Comisie a fost, de asemenea, evidențiată. Evaluarea a concluzionat că sunt necesare îmbunătățiri suplimentare substanțiale în ceea ce privește atât cadrul de reglementare al LYCAA, cât și capacitatea sa de supraveghere. În cursul reuniunii, Comisia și-a reiterat așteptările cu privire la tipul și calitatea documentelor și a datelor necesare pentru a asigura evaluarea adecvată a sistemului libian de supraveghere a siguranței.

([10]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) LYCAA a furnizat o actualizare a inițiativelor administrative și tehnice care vizează consolidarea supravegherii siguranței. Printre inițiative s-au numărat revizuiri ale reglementărilor și ale legislației în domeniul aviației, o frecvență crescută a inspecțiilor și introducerea unor sisteme de supraveghere digitală. Prezentarea Centrului integrat de supraveghere (IOC), o platformă digitală menită să îmbunătățească monitorizarea și gestionarea datelor privind siguranța aviației, a reprezentat un element central al eforturilor respective. Platforma digitală este menită să sprijine conformitatea cu reglementările și să îmbunătățească accesul la informațiile și documentația relevante privind siguranța.

(42) Informațiile și materialele asociate prezentate de LYCAA ca demonstrație a IOC, inclusiv manualele și listele de verificare utilizate în procesele de certificare și de supraveghere, s-au bazat pe reglementările Uniunii și au fost adaptate la contextul național. LYCAA a prezentat, de asemenea, rezultatele selectate ale auditului din cadrul procesului de recertificare, datele provenind de la IOC fiind afișate într-un format clar și structurat.

(43) Cu toate acestea, s-a observat că o astfel de documentație nu fusese comunicată Comisiei în cadrul schimburilor anterioare din 2023 și 2024, în pofida numeroaselor cereri oficiale. În plus, s-a observat că eficacitatea pe termen lung a IOC depinde de coerența și calitatea aplicării sale.

(44) De asemenea, LYCAA a informat Comisia cu privire la procesul de recertificare în curs pentru toți transportatorii aerieni libieni, acoperind perioada noiembrie 2023-noiembrie 2024. LYCAA a raportat că, în perioada respectivă, au fost efectuate peste 100 de misiuni de audit. Cu toate acestea, nu au fost furnizate suficiente detalii cu privire la rezultatele acestor audituri, inclusiv cu privire la constatările specifice și la eventualele acțiuni corective corespunzătoare. S-a convenit ca LYCAA să furnizeze informațiile și documentația relevante cât mai curând posibil.

(45) Cu toate acestea, în prezent nu există suficiente dovezi întemeiate pentru a confirma faptul că LYCAA a soluționat efectiv toate deficiențele în materie de siguranță care au condus la interdicția de exploatare impusă prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1318/2014.

(46) În conformitate cu criteriile 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 certificați în Libia.

(47) 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.

Transportatorii aerieni din Suriname

(48) În iulie 2010, *Blue Wing Airlines* a fost inclusă în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 prin Regulamentul (UE) nr. 590/2010 al Comisiei ([11]).

(49) Ca urmare a deliberărilor Comitetului de siguranță aeriană al UE din noiembrie 2024, experți din partea Comisiei, a agenției și a statelor membre au efectuat o vizită de evaluare la fața locului în Suriname, în perioada 24-28 februarie 2025, la Autoritatea de Siguranță a Aviației Civile din Suriname („CASAS”). Vizita la fața locului a inclus o evaluare prin eșantionare a trei transportatori aerieni certificați de CASAS, și anume *Blue Wing Airlines*, *Fly All Ways* și *Gum Air*.

(50) Vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului și-a axat activitățile pe CASAS, având în vedere rolul și responsabilitatea sa pentru supravegherea în domeniul siguranței vizând transportatorii aerieni certificați în Suriname. Vizita de evaluare a identificat deficiențe majore în sistemul de reglementare a aviației civile în ceea ce privește respectarea standardelor internaționale de siguranță, care împiedică o supraveghere eficace a siguranței.

([11]) Regulamentul (UE) nr. 590/2010 al Comisiei din 5 iulie 2010 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 170, 6.7.2010, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Legea primară a aviației din Suriname nu a fost modificată de la adoptarea sa în 2002. Prin urmare, problemele deja identificate în 2009 de OACI sunt încă prezente, și anume lipsa împuternicirii personalului de inspecție al CASAS pentru a avea acces la instalații și la documentație, precum și lipsa separării între investigațiile judiciare și investigațiile privind siguranța în cazul accidentelor aviatice și al incidentelor grave, acestea din urmă fiind susținute de o lipsă de protecție pentru raportorii evenimentelor legate de siguranță.

(52) Majoritatea reglementărilor naționale în domeniul aviației civile au fost actualizate în 2023 pentru a le alinia la cele mai recente amendamente ale OACI. Cu toate acestea, manualele, ghidurile, listele de verificare ale CASAS și toate celelalte proceduri de lucru pentru efectuarea supravegherii nu au fost actualizate în consecință. Acest lucru are un impact negativ asupra conformității cu legislația națională și, prin urmare, și cu standardele internaționale în materie de siguranță.

(53) În cursul vizitei, s-a confirmat că CASAS prezintă o deficiență sistemică în ceea ce privește gestionarea resurselor, și anume lipsa procedurilor și a metodologiei de stabilire a nevoilor de personal, o formare inițială ineficientă pentru personalul de inspecție și lipsa formării periodice a personalului de inspecție din cauza lipsurilor bugetare. În consecință, s-a constatat că departamentele CASAS vizitate nu aveau personal suficient, iar personalul lor de inspecție nu era pe deplin calificat.

(54) Vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului a arătat că CASAS prezintă deficiențe critice în ceea ce privește modul în care se efectuează supravegherea siguranței, inclusiv închiderea constatărilor fără o analiză a cauzelor principale și lăsarea lor deschise pentru o perioadă excesivă de timp fără a lua măsuri de asigurare a respectării legii. În consecință, neconformitățile grave se repetă.

(55) În plus, din vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului reiese în mod clar că CASAS nu dispune de funcția de management al calității necesară pentru a remedia deficiențele observate în ceea ce privește sistemul de control al documentelor, păstrarea evidențelor, gestionarea constatărilor și nivelul de monitorizare, fără a se limita la acestea.

(56) Nu există nicio funcție de management al siguranței în cadrul CASAS pentru a gestiona proactiv la riscurile de siguranță actuale sau emergente și nici nu există un sistem funcțional obligatoriu de raportare a evenimentelor care să permită CASAS să identifice zonele cu risc ridicat în care trebuie să își intensifice măsurile de supraveghere.

(57) Au fost observate preocupări critice în ceea ce privește departamentele de operațiuni de zbor și de navigabilitate ale CASAS. Printre aceste preocupări se numără incapacitatea CASAS de a-și respecta planurile de supraveghere în intervalul de timp necesar și incapacitatea de a atinge pe deplin domeniul de aplicare al auditurilor efectuate. Au fost găsite dovezi care atestă un nivel insuficient de control al examinării dosarelor tehnice înainte de eliberarea certificatelor și nicio identificare de către transportatorii aerieni a nerespectării standardelor internaționale de siguranță relevante.

(58) Lipsa finanțării structurale și absența unor măsuri de asigurare a respectării legislației din partea CASAS sunt doi factori fundamentali care împiedică în mod semnificativ capacitatea CASAS de a exercita o supraveghere eficace, de a efectua audituri cuprinzătoare și de a răspunde proactiv riscurilor actuale și emergente în materie de siguranță, după cum o demonstrează deficiențele observate în timpul vizitelor la transportatorii aerieni.

(59) Vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului la cei trei transportatori aerieni, *Blue Wing Airlines*, *Gum Air* și *Fly All Ways*, la 25, 26 și, respectiv, 27 februarie 2025, a evidențiat deficiențe critice identice sau similare în cazul tuturor celor trei transportatori aerieni, cu consecințe directe asupra siguranței zborurilor și a conformității cu reglementările. Aceasta a inclus, dar nu s-a limitat la absența unui sistem funcțional de management al siguranței („SMS”) și a unui sistem de management al calității („SMC”). În ceea ce privește evaluarea operațiunilor de zbor respective, au existat dovezi că apăruseră aceleași neconformități grave în toate aceste operațiuni și că, în pofida faptului că CASAS invocase constatările în acest sens, operațiunile au continuat fără nicio restricție nici din partea CASAS, nici din partea transportatorilor aerieni.

(60) În plus, vizita la cele trei departamente de navigabilitate respective a evidențiat numeroase probleme grave, cum ar fi lipsa de formare a personalului în îndeplinirea sarcinilor proprii, piese de schimb inutilizabile care nu sunt separate în mod corespunzător și nu sunt ținute în zona de carantină, instrumente calibrate cu certificate de calibrare expirate și instrumente neidentificate. Toate aceste probleme au fost identificate în mod repetat de CASAS de-a lungul anilor fără rezultate notabile.

(61) Vizita la *Fly All Ways* a arătat că nu a fost pus în aplicare niciun program de monitorizare a datelor de zbor, astfel cum se prevede în standardele internaționale de siguranță pentru categoria de aeronave utilizate de acest transportator aerian.

(62) Numărul și natura deficiențelor identificate în timpul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului la cei trei transportatori aerieni au evidențiat deficiențe sistemice în ceea ce privește atât sistemele de management ale transportatorilor, cât și capacitatea CASAS de a asigura o supraveghere eficientă a siguranței. Dovezile acumulate indică lipsa capacității transportatorilor aerieni de a asigura siguranța operațiunilor în mod durabil și, pe de altă parte, incapacitatea CASAS de a asigura conformitatea cu reglementările și de a restabili asigurarea siguranței.

(63) Prin scrisoarea din 11 aprilie 2025, Comisia a informat CASAS că situația din Suriname a fost inclusă pe ordinea de zi a reuniunii Comitetului de siguranță aeriană al UE care urmează să aibă loc în perioada 13-15 mai 2025 și că atât CASAS, cât și transportatorii aerieni certificați în Suriname vor avea ocazia de a fi audiați în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. *Blue Wing Airlines* și *Surinam Airways* au acceptat invitația de a se prezenta în fața Comitetului de siguranță aeriană al UE.

(64) CASAS și cei doi transportatori aerieni au fost audiați de Comitetul de siguranță aeriană al UE la 14 mai 2025. Prezentarea CASAS în fața Comitetului de siguranță aeriană al UE a oferit o imagine de ansamblu a determinării de către CASAS a surselor deficiențelor care stau la baza unora dintre observațiile identificate, precum și a măsurilor corective și a termenelor pentru remedierea acestora. Măsurile corective prezentate s-au axat în special pe modificări ale legislației naționale în domeniul aviației, pe punerea în aplicare a funcțiilor de management al calității și al siguranței, pe asigurarea formării necesare a personalului tehnic, pe îmbunătățirea funcțiilor de supraveghere și pe planurile de recrutare pentru ocuparea posturilor cheie de conducere și a personalului de inspecție suplimentar.

(65) Subliniind recunoașterea de către CASAS a situației extrem de îngrijorătoare pe care vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului a constatat-o în Suriname, Comitetul de siguranță aeriană al UE a subliniat că unele dintre aceste deficiențe au fost deja identificate în auditurile Programului universal de auditare a supravegherii siguranței al OACI din 2009 și 2012, fără ca între timp să se înregistreze progrese în vederea remedierii acestora. Prin urmare, persistă preocupări cu privire la posibilitatea ca măsurile propuse și datele-țintă prezentate de CASAS să fie realizabile, în pofida exprimării voinței și a angajamentului de îmbunătățire, susținute de eforturile depuse de guvernul din Suriname pentru a asigura surse suplimentare de finanțare pentru CASAS.

(66) Această preocupare a fost confirmată în mai multe rânduri în timpul audierii, atunci când CASAS nu a fost în măsură să furnizeze dovezi privind măsuri concrete și credibile pentru a răspunde observațiilor, cum ar fi lipsa de aplicare a CASAS asupra transportatorilor săi aerieni atunci când aceștia nu reușesc în mod repetat să remedieze neconformitățile ridicate împotriva lor în conformitate cu procedurile naționale.

(67) Sunt necesare îmbunătățiri semnificative ale capacităților CASAS pentru a aborda deficiențe importante în materie de siguranță, în special în ceea ce privește recrutarea, formarea și calificarea personalului, activitățile de certificare a calității și a managementului siguranței, precum și supravegherea tuturor transportatorilor aerieni certificați în Suriname. Aceste deficiențe sunt dovezi că asigurarea capacității de supraveghere a CASAS nu poate garanta că operațiunile tuturor transportatorilor aerieni certificați de aceasta sunt efectuate în permanență în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.

(68) *Blue Wing Airlines* a fost reprezentată de reprezentantul său comercial în Europa și de un consilier juridic. Intervenția efectuată în timpul audierii s-a axat pe o prezentare a transportatorului aerian și a rețelei sale operaționale, pe înțelegerea de către transportator a scopului vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului și a modului în care aceasta a avut legătură cu *Blue Wing Airlines*, precum și pe o prezentare generală a propriei evaluări a siguranței efectuate de transportator și a acțiunilor întreprinse pentru a soluționa problemele identificate.

(69) Reprezentanții *Blue Wing Airlines* nu au abordat în niciun moment deficiențele grave identificate de echipa de evaluare a UE, inclusiv în ceea ce privește diviziile pentru operațiuni de zbor și întreținere. În plus, atunci când a fost întrebat de Comitetul de siguranță aeriană al UE cu privire la aspecte specifice legate de observațiile identificate, transportatorul aerian nu a fost în măsură să răspundă pe fond.

(70) *Surinam Airways*, deși nu a făcut obiectul unei vizite de evaluare efectuate de Uniune la fața locului, a acceptat invitația de a se prezenta în fața Comitetului de siguranță aeriană al UE. Transportatorul aerian a furnizat o prezentare în care a detaliat structura, istoricul și rețeaua operațională a companiei transportatorului. O parte semnificativă a prezentării sale s-a axat pe descrierea elementelor asociate activităților transportatorului de asigurare a conformității în materie de siguranță, în ceea ce privește atât activitățile desfășurate în asociere cu CASAS, cât și părțile terțe, inclusiv AESA, în contextul autorizării sale de TCO. Prezentarea a evidențiat, de asemenea, acțiunile planificate pentru îmbunătățirea SMS și a SMC ale transportatorului.

(71) Comitetul de siguranță aeriană al UE a adresat întrebări transportatorului cu privire la acordurile sale operaționale legate de operațiunile sale înspre și dinspre teritoriile UE. Transportatorului i s-au adresat, de asemenea, întrebări cu privire la acțiunile întreprinse ca urmare a constatării CASAS referitoare la lipsa formării necesare a personalului său de întreținere.

(72) AESA a completat informațiile furnizate de transportatorul aerian în ceea ce privește constatările făcute în cursul auditului la fața locului al TCO, efectuat în paralel cu vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului. Acest lucru a implicat constatări efectuate în domenii care ar fi trebuit să fie identificate de CASAS ca parte a activităților sale de supraveghere și care sunt similare cu cele ale altor companii aeriene vizitate de echipa UE, ceea ce indică problema recurentă a CASAS în supravegherea transportatorilor săi aerieni.

(73) Pe baza tuturor dovezilor disponibile, inclusiv în urma vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului la CASAS și la trei transportatori aerieni incluși în eșantion, precum și pe baza informațiilor furnizate în cursul audierilor Comitetului de siguranță aeriană al UE, trebuie să se concluzioneze că CASAS nu este suficientă pentru a asigura conformitatea cu standardele internaționale de siguranță în ceea ce privește supravegherea eficace a oricăruia dintre transportatorii aerieni de care este responsabilă.

(74) Comisia și Comitetul de siguranță aeriană al UE, luând act de amploarea problemelor care trebuie abordate, recunosc eforturile depuse și încurajează CASAS să continue aceste eforturi. Acestea iau act de importanța angajamentului Guvernului Republicii Suriname în această privință și, în egală măsură, și-au exprimat angajamentul de a sprijini și a coopera cu CASAS în eforturile sale.

(75) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include toți transportatorii aerieni certificați în Suriname în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(76) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Suriname cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți transportatorii aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatorii aerieni din Tanzania

(77) În decembrie 2024, transportatorul aerian *Air Tanzania Company Limited* a fost inclus în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3137 al Comisiei ([12]).

(78) Ca urmare a deliberărilor Comitetului de siguranță aeriană al UE din noiembrie 2024, experți din partea Comisiei, a agenției și a statelor membre au efectuat o vizită de evaluare la fața locului în Tanzania, în perioada 9-13 decembrie 2024, la Autoritatea Aeronautică Civilă din Tanzania („TCAA"). Vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului a inclus o evaluare prin eșantionare a doi transportatori aerieni certificați în Tanzania, și anume *Precision Air Services PLC* („*Precision Air*") și *Coastal Travels Limited* („*Coastal Air*").

(79) Vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului și-a axat activitățile pe TCAA, având în vedere rolul și responsabilitatea sa pentru activitățile de supraveghere în domeniul siguranței vizând transportatorii aerieni certificați în Tanzania.

(80) Cu ocazia vizitei, s-a constatat că TCAA prezintă ineficiențe structurale și constrângeri critice în materie de capacitate, inclusiv lipsa unei abordări strategice a planificării resurselor umane, ceea ce s-a tradus într-un deficit de personal tehnic calificat și experimentat în domenii-cheie de supraveghere, în special în ceea ce privește autorizarea personalului, operațiunile de zbor și navigabilitatea.

(81) În domeniul autorizării personalului, a fost identificată necesitatea consolidării personalului, în special prin recrutarea de personal cu experiență anterioară relevantă. În plus, ar trebui instituit și pus în aplicare un program structurat și periodic de formare pentru inspectori, care să includă module avansate în managementul calității, auditul conformității și analiza cauzelor primare. De asemenea, este esențial să se elaboreze și să se aplice proceduri, liste de verificare și formulare cuprinzătoare și standardizate pentru eliberarea licențelor și a calificativelor.

([12]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3137 al Comisiei din 13 decembrie 2024 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, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) În ceea ce privește operațiunile de zbor, TCAA nu a demonstrat existența unui sistem eficace și solid de descărcare a responsabilităților sale de reglementare în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Acest lucru a fost susținut de faptul că s-a constatat că procesele de certificare pentru transportatorii aerieni nu sunt suficient de riguroase, iar activitățile de supraveghere au fost planificate și executate în mod necorespunzător, ceea ce a dus la lacune semnificative în materie de supraveghere. În plus, TCAA nu dispunea de un număr adecvat de inspectori pe deplin calificați, iar competențele personalului existent necesitau o aprofundare suplimentară.

(83) În domeniul navigabilității, procedurile aplicate de TCAA nu respectă standardele internaționale de siguranță, rezultatul fiind o performanță de supraveghere inadecvată, existând și semne de întrebare cu privire la aplicarea consecventă a cerințelor în materie de siguranță. Certificatele de navigabilitate au fost eliberate fără o asigurare suficientă că aeronava în cauză îndeplinește toate criteriile de proiectare și de navigabilitate aplicabile.

(84) Echipa de evaluare a Uniunii a efectuat o vizită la fața locului la *Precision Air* la 11 decembrie 2024.

(85) Evaluarea *Precision Air* a identificat mai multe deficiențe în punerea în aplicare a SMS și SMC. În special, obiectivele de siguranță nu au fost integrate în mod adecvat în Manualul de management al siguranței („SMM"), iar monitorizarea indicatorilor de performanță în materie de siguranță și a obiectivelor de performanță în materie de siguranță a fost insuficientă. Monitorizarea datelor de zbor a evidențiat, de asemenea, abateri recurente de la procedurile standard de operare, indicând probleme sistemice legate de conformitate.

(86) Deși structura generală și funcționarea organizației de întreținere și navigabilitate au fost considerate satisfăcătoare, au fost observate lacune semnificative în programul de pregătire a echipajului de zbor, inclusiv absența unei instruiri teoretice complete și a unor module esențiale, cum ar fi pregătirea pentru prevenirea și recuperarea la zi.

(87) Echipa de evaluare a Uniunii a efectuat o vizită la fața locului la *Coastal Air* la 12 decembrie 2024.

(88) Evaluarea SMS și a SMC ale *Coastal Air* a identificat domenii importante care necesită îmbunătățiri pentru a se asigura conformitatea cu legislația națională a Tanzaniei și cu standardele internaționale de siguranță.

(89) În timpul vizitei, *Coastal Air* nu a fost în măsură să demonstreze conformitatea cu propriile proceduri și manuale și au fost observate deficiențe în ceea ce privește documentația, aprobarea și monitorizarea internă a conformității de către transportator în mai multe domenii, cum ar fi privilegiile organizaționale, jurnalele, manualele, înregistrările și standardele de formare.

(90) Evaluarea sistemelor de management pentru menținerea navigabilității și de mentenanță ale *Coastal Air* a evidențiat mai multe deficiențe critice cu implicații directe pentru siguranța zborului și conformitatea cu reglementările. În plus, erorile de introducere a datelor în sistemul de monitorizare a navigabilității au condus la intervale incorecte de programare a întreținerii, compromițând fiabilitatea și integritatea urmăririi operațiunilor de întreținere.

(91) Numărul și natura deficiențelor identificate în cursul vizitei au evidențiat deficiențe sistemice atât în funcția internă de monitorizare a conformității a *Coastal Air*, cât și în activitățile de supraveghere ale TCAA. Mai precis, multe dintre deficiențele identificate ar fi trebuit să fie detectate în cursul procesului de certificare, prin activități de supraveghere periodice sau prin intermediul propriilor mecanisme de asigurare a siguranței ale transportatorului aerian.

(92) Vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului a arătat că, deși Tanzania a instituit un cadru juridic care reglementează aviația civilă, sistemul de reglementare se confruntă cu provocări semnificative legate de precizia juridică, punerea efectivă în aplicare și adaptarea în timp util la evoluția standardelor internaționale de siguranță, ceea ce duce la neconcordanțe juridice și operaționale care subminează capacitatea Tanzaniei de a-și îndeplini pe deplin obligațiile care îi revin în temeiul Convenției privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago). Observațiile rezultate în urma vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului au fost incluse într-un raport transmis TCAA și aprobat de aceasta.

(93) La 30 aprilie 2025, ca parte a monitorizării continue de către Comisie a situației generale a siguranței în Tanzania, a avut loc o reuniune tehnică la care au participat Comisia, agenția, statele membre și TCAA. Reuniunea a avut un scop dublu: să revizuiască PAC elaborat ca răspuns la vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului și să informeze TCAA cu privire la pregătirile pentru viitoarea audiere a Comitetului de siguranță aeriană al UE, programată pentru 13 mai 2025.

(94) Diverse iterații ale PAC au fost furnizate înainte și după reuniunea tehnică. Versiunea prevăzută pentru discuții în cadrul reuniunii tehnice a demonstrat eforturile TCAA de a răspunde observațiilor formulate în cursul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului. Cu toate acestea, discuțiile ulterioare au identificat o serie de deficiențe semnificative în ceea ce privește acțiunile întreprinse de TCAA, în special incapacitatea de a efectua analize aprofundate ale cauzelor principale pentru a identifica și a soluționa problemele sistemice subiacente, lipsa unei documentații adecvate pentru a sprijini acțiunile corective raportate și nerespectarea continuă a cerințelor aplicabile în materie de siguranță a aviației.

(95) O notă specifică a fost transmiterea TCAA în ceea ce privește calculul necesarului de forță de muncă în domeniul operațiunilor de zbor, care a fost considerat nerealist în ceea ce privește orele estimate alocate activităților-cheie, cum ar fi pregătirea inspecțiilor de bază ale AOC sau monitorizarea constatărilor inspecțiilor. O versiune revizuită a PAC furnizată ulterior a arătat o îmbunătățire aparentă în ceea ce privește o determinare mai realistă a numărului de inspectori necesari, dar încă o lipsă în ceea ce privește analiza nevoilor de formare asociate și a timpului necesar pentru finalizarea formării înainte de a deveni operațională.

(96) Reuniunea tehnică a confirmat că, deși TCAA a înregistrat anumite progrese în ceea ce privește abordarea observațiilor identificate, inclusiv prin activități imediate de asistență tehnică lansate cu promptitudine în urma vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului, persistă deficiențe majore. S-a constatat că o serie de acțiuni incluse în PAC, prezentate de TCAA, au fost întreprinse ca măsuri de reacție, fără a fi luate măsuri preventive semnificative. În cazul în care au fost incluse astfel de măsuri, acestea au fost în general superficiale și nu au reușit să ofere un nivel suficient de încredere în ceea ce privește sustenabilitatea.

(97) Prin scrisoarea din 14 aprilie 2025, Comisia a informat TCAA că situația din Tanzania a fost inclusă pe ordinea de zi a reuniunii Comitetului de siguranță aeriană al UE care urmează să aibă loc în perioada 13-15 mai 2025 și că atât TCAA, cât și transportatorii aerieni certificați în Tanzania vor avea ocazia de a fi audiați în fața Comitetului de siguranță aeriană al UE, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(98) În așteptarea audierii, TCAA a confirmat că niciun transportator aerian certificat în Tanzania nu va participa. TCAA a fost audiată de Comitetul de siguranță aeriană al UE la 13 mai 2025. Prezentarea TCAA în fața Comitetului de siguranță aeriană al UE a oferit o imagine de ansamblu la nivel înalt a progreselor înregistrate în dezvoltarea și punerea în aplicare a unui PAC în urma vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului. Prezentarea a fost bine structurată și a analizat principalele categorii de observații și recomandări, oferind TCAA o imagine de ansamblu cu privire la observațiile și recomandările care au fost închise, sunt în derulare sau rămân deschise.

(99) Rata de închidere raportată a constatărilor, astfel cum a fost prezentată de TCAA, a fost evaluată ca fiind extrem de nerealistă, după cum o demonstrează faptul că, în mai multe cazuri, observațiile au fost considerate închise fără a se verifica în mod adecvat îndeplinirea integrală a observației. Un exemplu în acest sens a fost lipsa de personal calificat, pe care TCAA a prezentat-o ca fiind rezolvată exclusiv pe baza planurilor și a calendarelor de recrutare, fără a lua în considerare timpul necesar pentru ca formarea și calificarea relevante să devină operaționale.

(100) Pentru o serie de alte observații, TCAA a indicat că a fost în măsură să le închidă. Cu toate acestea, în urma unor întrebări din partea Comitetului de siguranță aeriană al UE, s-a demonstrat în mod repetat că acest lucru nu s-a întâmplat. Atunci când a fost întrebată cu privire la procedura privind certificatul de navigabilitate și la lista de verificare care a fost revizuită pentru a se conforma documentului OACI 9760, răspunsul TCAA a fost neconcludent și nu a putut furniza dovezi clare că sarcina a fost îndeplinită. De asemenea, atunci când a fost întrebat cu privire la procesul de supraveghere bazat pe riscuri adoptat recent, în special în ceea ce privește conținutul și aplicarea profilurilor de risc ale transportatorilor aerieni, răspunsul TCAA a fost lipsit de claritate și nu a demonstrat o înțelegere solidă sau o punere în aplicare eficientă a principiilor supravegherii bazate pe riscuri.

(101) Comisia și Comitetul de siguranță aeriană al UE recunosc eforturile depuse, în ceea ce privește mobilizarea atât a resurselor umane, cât și a celor financiare, și încurajează TCAA să continue aceste eforturi. Comisia și Comitetul de siguranță aeriană al UE subliniază importanța angajamentului guvernului tanzanian în această privință. Acestea transmit un angajament clar de a continua să sprijine și să coopereze cu TCAA în eforturile sale de a-și consolida capacitățile de supraveghere a siguranței. În cadrul acestei activități de monitorizare continuă, se anticipează contacte și rapoarte periodice privind progresele înregistrate, precum și organizarea de viitoare reuniuni tehnice pentru a analiza progresele înregistrate.

(102) Pe baza tuturor probelor disponibile, inclusiv a evaluării efectuate de Uniune la fața locului, se concluzionează că TCAA nu dispune de capacitatea necesară pentru a supraveghea în mod eficient activitățile de aviație din Tanzania în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Deficiențele în ceea ce privește gestionarea personalului, pregătirea personalului, managementul calității, procesele de certificare și supravegherea transportatorilor aerieni indică faptul că TCAA nu este în măsură să asigure respectarea continuă a standardelor respective.

(103) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include toți transportatorii aerieni certificați în Tanzania în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(104) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare conformitatea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Tanzania cu standardele internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă la toți transportatorii aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

(105) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 trebuie să fie modificat în consecință.

(106) 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. Prin urmare, pentru protejarea informațiilor sensibile și a publicului călător, este esențial ca orice decizie luată în contextul actualizării listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții sau al unei restricții de exploatare pe teritoriul Uniunii să se aplice imediat după adoptarea sa.

(107) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de siguranța aeriană al UE,

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, 3 iunie 2025.

Pentru Comisie,
Pentru Președintă,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membru al Comisiei

ANEXA I

„ANEXA A

Lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, cu excepții [1]

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian («AOC») sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
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**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia

[1] Transportatorii aerieni enumerați în prezenta anexă pot fi autorizați să exercite drepturi de trafic dacă utilizează aeronave închiriate cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță relevante.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian («AOC») sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	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 posesori ai unui certificat eliberat de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (DRC), inclusiv			**Republica Democratică Congo (RDC)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	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	PPB	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian («AOC») sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	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)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv			**Guineea Ecuatorială**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv			**Eritreea**
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kârgâzstan, inclusiv			**Kârgâzstan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kârgâzstan
AEROSTAN	08	BSC	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 («AOC») sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kârgâzstan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kârgâzstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kârgâzstan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Necunoscut	Kârgâzstan
HELI SKY	47	HAC	Kârgâzstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kârgâzstan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kârgâzstan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kârgâzstan
SKY JET	60	SJL	Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kârgâzstan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kârgâzstan
TEZ JET	46	TEZ	Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			**Liberia**
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Libia, inclusiv			**Libia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Necunoscut	Libia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libia
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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian («AOC») sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Necunoscut	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Necunoscut	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Necunoscut	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Necunoscut	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Necunoscut	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Necunoscut	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Următorii transportatori aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Rusia			**Rusia**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusia
AVIACOMPANY «AVIASTAR-TU» CO. LTD	458	TUP	Rusia
IZHAVIA	479	IZA	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «AIR COMPANY YAKUTIA»	464	SYL	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «RUSJET»	498	RSJ	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «UVT AERO»	567	UVT	Rusia
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusia
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «IRAERO» AIRLINES	480	IAE	Rusia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian («AOC») sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
JOINT-STOCK COMPANY «URAL AIRLINES»	18	SVR	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusia
JS AVIATION COMPANY «RUSLINE»	225	RLU	Rusia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusia
LLC «NORD WIND»	516	NWS	Rusia
LLC «AIRCOMPANY IKAR»	36	KAR	Rusia
LTD. I FLY	533	RSY	Rusia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY «AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES»	1	AFL	Rusia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusia
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Príncipe, inclusiv			**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**
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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian («AOC») sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
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
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Suriname, inclusiv			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	CTZ	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Necunoscut	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Necunoscut	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Necunoscut	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Necunoscut	Suriname
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Tanzania, inclusiv			**Tanzania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Necunoscut	Tanzania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Necunoscut	Tanzania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Necunoscut	Tanzania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Necunoscut	Tanzania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Necunoscut	Tanzania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Necunoscut	Tanzania
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian («AOC») sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Necunoscut	Tanzania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Necunoscut	Tanzania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Necunoscut	Tanzania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Necunoscut	Tanzania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Necunoscut	Tanzania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Necunoscut	Tanzania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Necunoscut	Tanzania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Necunoscut	Tanzania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Necunoscut	Tanzania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Necunoscut	Tanzania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Necunoscut	Tanzania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	Regiune	Tanzania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Necunoscut	Tanzania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Necunoscut	Tanzania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Necunoscut	Tanzania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Necunoscut	Tanzania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Necunoscut	Tanzania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Necunoscut	Tanzania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Necunoscut	Tanzania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Necunoscut	Tanzania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Necunoscut	Tanzania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Necunoscut	Tanzania”

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	IR.AOC.100	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	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip TU-204.	Toată flota, exceptând: P-632, P-633.	Republica Populară Democrată Coreeană”

([1]) Transportatorii aerieni enumerați în prezenta anexă pot fi autorizați să exercite drepturi de trafic dacă utilizează aeronave închiriate cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță relevante.