REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2022/594 AL COMISIEI

din 8 aprilie 2022

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

(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) Transportatorii aerieni certificați de Agenția de Transport Aerian a Federației Ruse („FATA") nu sunt incluși în anexele A sau B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, cu excepția transportatorului aerian *SKOL Airline LLC*, care a fost adăugat în anexa A prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2070 al Comisiei ([3]).

(3) În temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, anumite state membre ale UE (denumite în continuare „UE") și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția") au comunicat Comisiei informații care ar putea fi relevante în contextul actualizării listei respective. Țările terțe și organizațiile internaționale au furnizat, de asemenea, informații relevante. Informațiile furnizate au fost luate în considerare în mod corespunzător de către Comisie pentru a stabili dacă este oportun să se actualizeze lista.

(4) În temeiul acordului încheiat în 1999 între Bermuda și Rusia privind punerea în aplicare a articolului 83a din Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago") cu privire la aeronavele înmatriculate în Registrul din Bermuda operate de transportatori aerieni certificați de FATA, care se referă la transferul funcțiilor și sarcinilor de supraveghere reglementară cuprinse în anexele 1, 2 și 6 la Convenția de la Chicago, Autoritatea Aeronautică Civilă din Bermuda (denumită în continuare „BCAA") a recomandat, la 14 martie 2022, prin intermediul comunicării generale GEN-01-2022 către FATA, suspendarea certificatelor de navigabilitate ale tuturor aeronavelor închiriate înmatriculate în Bermuda și exploatate de transportatori aerieni certificați de FATA, cu efect de la 12 martie 2022, 23.59 UTC, pe baza constatării faptului că menținerea navigabilității respectivelor aeronave nu mai poate fi garantată.

(5) În temeiul acordului încheiat în 2002 între Irlanda și Rusia privind punerea în aplicare a articolului 83a din Convenția de la Chicago, care se referă la transferul funcțiilor și sarcinilor de supraveghere reglementară cuprinse în anexele 1, 2 și 6 la Convenția de la Chicago cu privire la aeronavele înmatriculate în Registrul irlandez operate de transportatori aerieni certificați de FATA, Autoritatea aeronautică irlandeză („IAA") a emis, la 15 martie 2022, avizul său aeronautic A.114, în care a declarat încetarea valabilității tuturor certificatelor de navigabilitate pentru aeronavele exploatate de transportatori aerieni certificați de FATA, cu efect de la data notificării respective, pe baza constatării faptului că navigabilitatea respectivelor aeronave nu poate fi garantată.

([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 de punere în aplicare (UE) 2021/2070 al Comisiei din 25 noiembrie 2021 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții operaționale pe teritoriul Uniunii (JO L 421, 26.11.2021, p. 31).

(6) În pofida acestor decizii ale BCAA și IAA, acționând în calitatea lor de autorități competente ale statelor de înmatriculare, o serie de aeronave afectate sunt în continuare exploatate de transportatori aerieni certificați de FATA, atât în interiorul Rusiei, cât și spre anumite alte țări terțe. Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI"), prin Buletinul său electronic 2022/12 din 11 martie 2022, a reamintit că o astfel de acțiune constituie o încălcare directă a articolelor 29 și 31 din Convenția de la Chicago. Potrivit acestui buletin electronic, FATA, în calitatea sa de autoritate responsabilă cu asigurarea respectării de către transportatorii aerieni certificați ruși a standardelor internaționale de siguranță relevante, nu ar fi trebuit să permită desfășurarea unor astfel de operațiuni. În plus, transportatorii aerieni certificați de FATA care efectuează astfel de zboruri cu aeronavele menționate la considerentele 4 și 5 au făcut acest lucru cu bună știință încălcând standardele internaționale de siguranță relevante, în special standardul 5.2.3 partea I capitolul 5 din anexa 6 OACI „*Un avion este operat în conformitate cu condițiile certificatului său de navigabilitate și în limitele de operare aprobate cuprinse în manualul său de zbor*", înțelegându-se că acest certificat de navigabilitate este emis de statul de înmatriculare.

(7) În plus, multe dintre aceste aeronave au fost înscrise în registrul aeronavelor din Rusia fără consimțământul proprietarilor și fără colaborarea ulterioară în materie de siguranță cu BCAA sau cu IAA. Astfel cum se menționează și în Buletinul electronic al OACI menționat la considerentul 6, o astfel de acțiune încalcă articolele 17 și 18 din Convenția de la Chicago.

(8) La 18 martie 2022, OACI a emis scrisoarea AN 3/1.1-22/41 adresată statelor, în care reamintește tuturor statelor contractante la Convenția de la Chicago responsabilitățile și obligațiile de supraveghere care decurg din convenția respectivă și din anexele la aceasta în ceea ce privește efectuarea adecvată a supravegherii siguranței.

(9) La 18 martie 2022, Rusia a anunțat Bermuda că suspendă acordul de la articolul 83a, menționat în considerentul 4, cu efect imediat. Prin urmare, conform standardelor internaționale de siguranță relevante în materie de aviație civilă, orice responsabilități de supraveghere reglementară transferate anterior Rusiei în temeiul acordului respectiv au fost retransferate Bermudei, în calitate de stat de înmatriculare.

(10) Încălcând standardele internaționale de siguranță a aviației civile aplicabile, FATA a păstrat responsabilitățile de supraveghere reglementară transferate menționate în considerentele 4 și 5 și și-a asumat, fără nicio coordonare cu Bermuda și Irlanda în calitate de state de înregistrare, funcțiile și sarcinile de reglementare cuprinse în anexa 8 la Convenția de la Chicago. Nu există dovezi verificabile pentru a concluziona că FATA a dezvoltat capacitatea necesară de supraveghere a siguranței pentru a-și îndeplini în mod adecvat o obligație de supraveghere de o asemenea amploare, într-un timp atât de scurt și asupra unui număr atât de mare de aeronave.

(11) La 21 martie 2022, în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006 ([4]), Comisia a informat FATA cu privire la preocupările sale grave legate de situația supravegherii siguranței aviației în Rusia și a informat-o cu privire la faptele și considerentele esențiale care ar putea sta la baza unei decizii de impunere a unei interdicții de exploatare transportatorilor aerieni certificați de FATA pe teritoriul Uniunii.

(12) Comisia a oferit FATA posibilitatea să prezinte comentarii scrise și să susțină o prezentare orală la 5 aprilie 2022 în fața Comisiei și a Comitetului de Siguranță Aeriană al UE. FATA a fost invitată să indice, până la 1 aprilie 2022, dacă intenționează să își exercite dreptul la apărare și dacă dorește să se prezinte în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană al UE.

(13) La 21 martie 2022, Comisia a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană al UE cu privire la consultările comune în curs cu FATA, în cadrul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului (CE) nr. 473/2006.

(14) La 31 martie 2022, FATA a informat, printr-o scrisoare adresată Comisiei, că respinge afirmațiile referitoare la performanța în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați de FATA și că este de părere că îndeplinește pe deplin responsabilitățile impuse statelor contractante ale OACI. Cu toate acestea, FATA nu a furnizat nicio dovadă sau informație în sprijinul declarațiilor sale și nu a demonstrat modul în care își îndeplinește responsabilitățile privind funcțiile și obligațiile de reglementare prevăzute în anexa 8 la Convenția de la Chicago, în special în ceea ce privește transportatorii aerieni care operează aeronavele menționate în considerentele 4 și 5.

([4]) 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).

(15) La 1 aprilie 2022, Comisia a constatat că FATA nu a indicat, astfel cum s-a solicitat în scrisoarea Comisiei transmisă FATA la 21 martie 2022, intenția sa de a face uz de dreptul la apărare, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(16) La 5 aprilie 2022, Comitetul pentru Siguranță Aeriană al UE s-a reunit pentru a discuta situația performanței în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați de FATA, precum și capacitatea FATA de a respecta standardele internaționale de siguranță a aviației. Comitetul pentru Siguranță Aeriană al UE a constatat încălcările Convenției de la Chicago menționate în considerentele 6 și 7, precum și încălcarea standardelor internaționale de siguranță a aviației civile aplicabile menționate în considerentul 10. Acesta a remarcat, de asemenea, lipsa disponibilității de a coopera cu Comisia și cu statele membre ale UE în ceea ce privește capacitatea FATA și a transportatorilor aerieni pe care i-a certificat de a asigura menținerea navigabilității și siguranța operațională a flotei transportatorilor aerieni, inclusiv a aeronavelor menționate în considerentele 4 și 5.

(17) De asemenea, s-a acordat o atenție suplimentară impactului măsurilor restrictive care rezultă din Regulamentul (UE) 2022/328 al Consiliului ([5]) de modificare a Regulamentului (UE) nr. 833/2014 și, în special, impactului operațional pe termen scurt al accesului limitat la actualizările bazelor de date privind navigația și la bazele de date ale sistemelor de avertizare privind proximitatea la sol, afectând astfel în mod grav capacitatea de navigație în condiții de siguranță a aeronavelor exploatate de transportatori aerieni certificați de FATA.

(18) S-a luat act de faptul că, ca urmare a măsurilor restrictive aplicabile, sprijinul tehnic și de inginerie acordat transportatorilor aerieni certificați de FATA a devenit limitat. În plus, lipsa acestui sprijin tehnic și de inginerie, împreună cu intensificarea activității de supraveghere care rezultă din adăugarea unui număr semnificativ de aeronave noi în registrul rus, va spori volumul de muncă al FATA și nevoia de expertiză, situație căreia este puțin probabil să i se poată face față imediat, având în vedere, pe de o parte, condițiile prevăzute la articolul 83a din acordul în cadrul căruia astfel de activități au fost gestionate în Rusia până în prezent și consecințele măsurilor restrictive aplicabile, pe de altă parte.

(19) Având în vedere încălcările menționate anterior și lipsa de disponibilitate pentru a coopera cu Comisia și cu statele membre ale UE prin abordarea aspectelor specifice și a preocupărilor exprimate de Comisie în scrisoarea sa din 21 martie 2022, Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE au concluzionat, în conformitate cu criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, inclusiv, în special, cu cel de al treilea criteriu, că nu există nicio dovadă că FATA este în măsură să își îndeplinească responsabilitățile care îi revin în temeiul Convenției de la Chicago și al standardelor cuprinse în anexele la aceasta în ceea ce privește transportatorii aerieni certificați de FATA care operează aeronavele menționate la considerentele 4 și 5.

(20) În plus, în conformitate cu criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și, în special, cu primul criteriu, transportatorii aerieni certificați de FATA care au operat una sau mai multe dintre aeronavele menționate în considerentele 4 și 5 au demonstrat, astfel, deficiențe grave în materie de siguranță, permițând desfășurarea operațiunilor de zbor cu încălcarea standardelor internaționale de siguranță relevante aplicabile transportului aerian comercial.

(21) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, stipulată în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, trebuie să fie modificată pentru a include toți transportatorii aerieni certificați în Rusia care operează aeronavele menționate la considerentele 4 și 5.

(22) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați de către FATA, 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 ([6]).

([5]) Regulamentul (UE) 2022/328 al Consiliului din 25 februarie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 833/2014 privind măsuri restrictive având în vedere acțiunile Rusiei de destabilizare a situației în Ucraina (JO L 49, 25.2.2022, p. 1-140).

([6]) 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).

(23) Situația în ceea ce privește posibilitățile și capacitatea FATA de a-și îndeplini rolul și responsabilitățile în ceea ce privește supravegherea industriei sale aviatice, precum și a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Rusia, inclusiv, în special, transportatorii aerieni care operează aeronavele menționate la considerentele 4 și 5, va fi monitorizată îndeaproape și va face obiectul unei examinări suplimentare de către Comisie, asistată de agenție, în vederea revizuirii în cadrul următoarelor reuniuni ale Comitetului pentru Siguranță Aeriană al UE.

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

(25) 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.

(26) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de Siguranță Aeriană al UE instituit prin articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

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

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 8 aprilie 2022.

Pentru Comisie,
Pentru Președinte,
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei

ANEXA I

„*ANEXA A*

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (*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

[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.

ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	N/A	Armenia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Congo (Brazzaville), inclusiv			**Congo (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 (RDC), inclusiv			**Republica Democratică Congo (RDC)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv			**Guineea Ecuatorială**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv			**Eritreea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kârgâzstan, inclusiv			**Kârgâzstan**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kârgâzstan
AIR COMPANY AIR KG	50	Necunoscut	Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kârgâzstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kârgâzstan
HELI SKY	47	HAC	Kârgâzstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kârgâzstan
TEZ JET	46	TEZ	Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			**Liberia**
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Libia, inclusiv			**Libia**
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
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Necunoscut	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Necunoscut	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Necunoscut	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Necunoscut	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Necunoscut	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Necunoscut	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Următorii transportatori aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Rusia			**Rusia**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusia
AVIACOMPANY «AVIASTAR-TU» CO. LTD	458	TUP	Rusia

IZHAVIA	479	IZA	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «AIR COMPANY YAKUTIA»	464	SYL	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «RUSJET»	498	RSJ	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «UVT AERO»	567	UVT	Rusia
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusia
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «IRAERO» AIRLINES	480	IAE	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «URAL AIRLINES»	18	SVR	Rusia
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusia
JS AVIATION COMPANY «RUSLINE»	225	RLU	Rusia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusia
LLC «NORD WIND»	516	NWS	Rusia
LLC «AIRCOMPANY IKAR»	36	KAR	Rusia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY «AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES»	1	AFL	Rusia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SMD	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**
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**

ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan”

ANEXA II

„ANEXA B

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian («AOC»)	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie ale aeronavelor restricționate	Statul de înmatriculare
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Toate aeronavele de tip Fokker F100 și de tip Boeing B747	Aeronavele de tip Fokker F100, astfel cum se menționează în AOC; aeronavele de tip Boeing B747, astfel cum se menționează în AOC	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Coreea de Nord	Toată flota, 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.