2024/3137

16.12.2024

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE ([1]), în special articolul 4 alineatul (2),

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei ([2]) stabilește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

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

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

(5) În cadrul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului delegat (UE) 2023/660 al Comisiei ([3]), 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, Pakistan, Suriname și Tanzania. Comisia a informat de asemenea Comitetul de siguranță aeriană al UE cu privire la situația siguranței aviației în Congo Brazzaville, Egipt, Kenya, Libia, Mali, Nepal 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, transportatorii aerieni certificați din Armenia au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/736 al Comisiei ([6]).

(13) În primul trimestru al anului 2024, în cadrul Programului universal de auditare a supravegherii siguranței („USOAP"), OACI a efectuat o vizită la Comitetul aviației civile („CAC") din Armenia, identificând o deficiență gravă în materie de siguranță în domeniul certificării transportatorilor aerieni. Auditul a arătat că procesul de certificare a transportatorilor aerieni armeni se baza pe cerințe depășite și nu dispunea de o abordare structurată și sistematică pentru eliberarea certificatelor de operator aerian („AOC").

([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).

(14) În plus, auditul a evidențiat dificultăți notabile în ceea ce privește capacitatea Armeniei de a asigura o supraveghere efectivă a siguranței aviației, cu o reducere semnificativă a procentajului său de implementare efectivă și cu deficiențe critice în domenii precum soluționarea problemelor de siguranță și obligațiile de supraveghere.

(15) În ceea ce privește deficiențele grave în materie de siguranță în domeniul certificării transportatorilor aerieni, în aprilie 2024 a fost lansată o inițiativă de sprijin specifică, cu scopul de a soluționa rapid această situație. Până în august 2024, situația a fost rezolvată, deși sunt necesare eforturi suplimentare pentru a aborda alte probleme de supraveghere a siguranței identificate în cursul auditului USOAP, pentru care CAC a elaborat un plan de măsuri corective.

(16) La 13 noiembrie 2024, în cadrul activităților de monitorizare continuă ale Comisiei, a avut loc o reuniune tehnică la care au participat Comisia, agenția, statele membre și CAC. În cursul reuniunii, au fost examinate evoluțiile recente și progresele înregistrate în ceea ce privește consolidarea sistemului de supraveghere a siguranței al CAC, inclusiv actualizări privind îmbunătățirile realizate la nivel operațional și de reglementare.

(17) S-a putut observa că Armenia a înregistrat progrese în ceea ce privește actualizarea reglementărilor sale în materie de siguranță a aviației și a capacităților de supraveghere, ca răspuns la observațiile vizitei de evaluare la fața locului, efectuată de Uniune în 2020. Aceste progrese includ angajarea și formarea de personal, revizuirea reglementărilor și a procedurilor de implementare asociate, desfășurarea de activități de supraveghere și luarea de măsuri de asigurare a respectării legislației, cum ar fi reținerea la sol a aeronavelor care nu îndeplinesc criteriile de siguranță și consolidarea conformității transportatorilor aerieni.

(18) În pofida acestor eforturi, reuniunea tehnică din 13 noiembrie 2024 a concluzionat că nu există în continuare dovezi suficiente pentru a justifica relaxarea restricțiilor operaționale impuse transportatorilor aerieni certificați în Armenia prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/736. Sunt necesare evaluări suplimentare ale dovezilor aduse în sprijinul măsurilor adoptate de CAC pentru a se putea stabili următoarele măsuri adecvate care trebuie luate, inclusiv eventualitatea unei noi vizite a Uniunii de evaluare la fața locului în Armenia în 2025.

(19) 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.

(20) 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

(21) Prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2322 al Comisiei ([7]) și prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/2691 al Comisiei ([8]), 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.

(22) La 22 octombrie 2024, 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.

([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).

(23) În cursul reuniunii, ICAA a precizat că, în iulie 2024, a angajat o echipă de consultanță care să sprijine eforturile depuse de autoritate pentru elaborarea de reglementări și consolidarea capacităților de supraveghere. S-au raportat progrese în ceea ce privește implementarea recomandărilor din proiectele de asistență tehnică desfășurate de agenție în 2017 și 2023, în special în ceea ce privește alinierea operațiunilor de zbor și a procedurilor de licențiere a personalului cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei ([9]).

(24) ICAA a informat Comisia cu privire la modificările aduse Legii irakiene a aviației civile, care se află în prezent în etapele finale ale aprobării. În plus, ICAA a înregistrat progrese în ceea ce privește abordarea lacunelor în materie de resurse, prin recrutarea a patru inspectori pentru operațiunile de zbor și a unui inspector pentru siguranța în cabină, în prezent fiind depuse eforturi pentru angajarea a doi noi inspectori pe probleme de navigabilitate. De asemenea, autoritatea a inițiat dezvoltarea Programului național în materie de siguranță („SSP") al Irakului și actualizează în prezent procedurile de reglementare și programele de pregătire a inspectorilor în domenii precum bunurile periculoase și gestionarea riscului de oboseală. Implementarea acestor actualizări rămâne însă incompletă.

(25) Deși aceste eforturi sunt recunoscute, ICAA continuă să se confrunte cu provocări, inclusiv cu deficite critice de personal calificat pentru inspecția elicopterelor și a navigabilității. Pentru a aborda această problemă, ICAA a inițiat un program de pregătire pe cinci ani pentru 14 ingineri aeronautici cadeți nou-recrutați, cu scopul de a-i califica ca inspectori pe probleme de navigabilitate și de a reduce dependența de experții internaționali.

(26) Comisia a solicitat ICAA să confirme o nouă dată pentru reprogramarea vizitei amânate de evaluare la fața locului a Uniunii, care fusese planificată inițial pentru primul trimestru al anului 2024, și ulterior reprogramată la cererea ICAA pentru al patrulea trimestru al anului 2024. Ca răspuns, ICAA a propus o nouă reprogramare a vizitei în al doilea sau al treilea trimestru al anului 2025, exprimându-și o preferință pentru luna septembrie a anului 2025, în funcție de progresele înregistrate între timp.

(27) 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.

(28) 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.

(29) 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

(30) 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 ([10]).

(31) La 16 iulie 2024, în cadrul activităților sale de monitorizare continuă, Comisia a organizat o reuniune tehnică cu reprezentanții Agenției Aviației Civile Naționale („SCAA") din cadrul Cabinetului de miniștri al Republicii Kârgâzstan.

(32) În cursul reuniunii respective, SCAA a furnizat informații actualizate privind eforturile sale de a răspunde preocupărilor în materie de siguranță care conduseseră la includerea transportatorilor aerieni certificați în Kârgâzstan în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, precum și privind alte măsuri luate pentru a îmbunătăți capacitatea și capabilitățile de supraveghere a siguranței ale SCAA.

([9]) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) 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).

(33) Cu această ocazie, Comisia a prezentat SCAA rezultatele evaluării efectuate pe baza informațiilor și a documentației furnizate de SCAA la începutul anului 2024. Evaluarea a acoperit domenii precum programele de pregătire, procesele de supraveghere, sistemul de raportare a evenimentelor, procedurile de licențiere și eficacitatea operațională generală.

(34) Evaluarea Comisiei a evidențiat mai multe deficiențe în programele de pregătire ale SCAA destinate personalului său. Programul de pregătire pentru inspectori, deși conținea elementele necesare legate de atribuțiile acestora, nu conținea detalii clare privind implementarea și calendarul, în special în ceea ce privește includerea cursurilor necesare de pregătire la locul de muncă pentru noii-veniți.

(35) Comisia a observat că numărul inspectorilor părea insuficient pentru a asigura o supraveghere efectivă a sectorului aviației din Kârgâzstan. Deficitul de personal administrativ de sprijin impune o presiune suplimentară asupra inspectorilor, care trebuie să îndeplinească sarcini administrative suplimentare, fapt ce le limitează capacitatea de a se concentra pe certificare și supraveghere. În ceea ce privește finanțarea și resursele, SCAA a făcut referire la creșterile planificate ale salariilor și ale resurselor, dar nu a oferit detalii specifice cu privire la provizioanele bugetare.

(36) Evaluarea a evidențiat, de asemenea, deficiențe ale sistemului SCAA de raportare a evenimentelor, în special în ceea ce privește lipsa unei baze de date cuprinzătoare privind incidentele și accidentele. S-a constatat de asemenea că acesta este neclar și ineficace, neavând o abordare sistematică a colectării și analizării datelor privind incidentele și accidentele.

(37) Comisia a identificat mai multe lacune în activitățile de supraveghere ale SCAA. Supravegherea mai multor transportatori aerieni și organizații de întreținere era fie incompletă, fie nu fusese efectuată deloc. Documentele de supraveghere prezentate erau vagi și lipseau detaliile procedurale necesare pentru o evaluare efectivă. În plus, nu fusese instituit niciun sistem de conformitate și nicio unitate de audit intern, în pofida declarațiilor privind pregătirile pentru certificarea ISO 9001. Acest lucru a generat preocupări suplimentare cu privire la capacitatea SCAA de a asigura o respectare consecventă a standardelor internaționale de siguranță.

(38) La 24 octombrie 2024, la cererea SCAA, a avut loc la Bruxelles o a doua reuniune, în cursul căreia SCAA a recunoscut provocările cu care se confruntă. Ca răspuns la aceste provocări, SCAA a prezentat un plan de transformare strategică menit să alinieze standardele aeronautice kârgâze la standardele internaționale de siguranță. Sub conducerea sa actuală, SCAA a inițiat mai multe îmbunătățiri organizaționale, cum ar fi restructurarea cadrului său intern, introducerea unui nou model financiar și finalizarea unei analize a lacunelor, aliniată la standardele internaționale de siguranță. Aceste eforturi reflectă angajamentul SCAA de a elimina deficiențele în materie de supraveghere a siguranței și de a-și întări cooperarea cu Comisia.

(39) Recunoscând importanța progreselor susținute și măsurabile în îmbunătățirea capabilităților de supraveghere a siguranței demonstrate de SCAA, Comisia subliniază necesitatea ca SCAA să continue să furnizeze dovezi clare ale unor îmbunătățiri substanțiale înainte de a lua în considerare o viitoare vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Kârgâzstan. Pentru a sprijini aceste eforturi, Comisia, prin intermediul agenției, va pune în aplicare un proiect specific de asistență tehnică în 2025. Această inițiativă se va axa pe evaluarea foii de parcurs a SCAA, pe asigurarea unei pregătiri specifice și pe consolidarea procedurilor de supraveghere internă, cu obiectivul final de a obține conformitatea cu standardele internaționale de siguranță și de a facilita eliminarea Kârgâzstanului de pe lista UE a transportatorilor aerieni care nu îndeplinesc standardele de siguranță.

(40) 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.

(41) 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.

(42) 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 Pakistan

(43) În martie 2007, *Pakistan International Airlines („PIA”)* a fost inclus în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 prin Regulamentul (CE) nr. 235/2007 al Comisiei ([11]) și ulterior eliminat din anexa respectivă, în noiembrie 2007, prin Regulamentul (CE) nr. 1400/2007 al Comisiei ([12]).

(44) Ca urmare a deliberărilor Comitetului de siguranță aeriană al UE din mai 2024, experți din partea Comisiei, a agenției și a statelor membre au organizat o reuniune tehnică la 18 și 19 septembrie 2024. În prima zi, a fost evaluat planul de măsuri corective care fusese prezentat de Autoritatea Aeronautică Civilă din Pakistan („PCAA”) și revizuit ulterior de Comisie și de agenție. PCAA a prezentat clarificările și documentele justificative solicitate. În a doua zi, au fost efectuate o serie de controale prin sondaj în domeniul operațiunilor de zbor, al autorizării personalului, al navigabilității, al sistemului de management al calității („SMC”) și al sistemului de management al siguranței („SMS”). Controalele respective au fost controale la distanță neplanificate, al căror scop a fost de a obține mai multe informații privind capacitatea autorității de a efectua o supraveghere efectivă, după vizita Uniunii din noiembrie 2023.

(45) În 2020, autorizațiile de TCO ale *PIA* și *Vision Air* au fost suspendate de agenție. Suspendarea va dura până când agenția va dispune de dovezi verificabile că PCAA poate efectua o supraveghere efectivă a transportatorilor săi aerieni, că deficiențele în materie de supraveghere au fost corectate și că transportatorii aerieni au abordat în mod corespunzător toate constatările. Informațiile deja obținute ar ajuta agenția să ia în considerare o decizie privind o posibilă ridicare a suspendărilor autorizațiilor de TCO ale *PIA* și *Vision Air*, precum și acordarea unei autorizații de TCO pentru *Airblue Limited*.

(46) Reuniunea tehnică a concluzionat că toate elementele planului de măsuri corective au fost abordate și că nu au fost observate deficiențe grave. Este nevoie de eforturi suplimentare, dar toate măsurile luate par solide și coerente.

(47) Printre concluziile reuniunii tehnice s-a numărat constatarea că PCAA este în curs de a trece de la o abordare reactivă la o abordare proactivă de supraveghere a siguranței. În această privință, PCAA a soluționat lipsa personalului de inspecție în domeniul standardelor de zbor, care era o problemă critică la momentul vizitei Uniunii de evaluare la fața locului. Pentru a preveni repetarea unei situații similare, au fost întreprinse o serie de acțiuni, inclusiv o mai bună raționalizare a activităților, profiluri profesionale adecvate sarcinilor, utilizarea unor instrumente de calculare a resurselor în raport cu nevoile în continuă evoluție, asigurarea unui buget suficient pentru recrutare și pregătire, o politică de păstrare a personalului și măsuri de evitare a conflictelor de interese între inspectori și organizațiile aflate sub supravegherea acestora.

(48) Concluziile reuniunii tehnice au recunoscut că PCAA a înregistrat progrese considerabile în ceea ce privește abordarea celor mai grave deficiențe în materie de siguranță. Există încă loc de îmbunătățiri în ceea ce privește aspecte precum identificarea constatărilor, precum și clasificarea și gestionarea corectă a acestora. Se preconizează, de asemenea, îmbunătățiri în ceea ce privește inspecțiile la sol, întrucât pregătirea inspectorilor la platformă a fost efectuată abia recent. În ceea ce privește pregătirea inspectorilor, echipa actuală de inspectori în materie de standarde de zbor este pe deplin pregătită, dar încă are nevoie de experiență. Se recomandă monitorizarea tuturor acestor elemente pe termen mediu și lung. PCAA a convenit să informeze periodic Comisia cu privire la progresele înregistrate în acest sens.

(49) Cele mai recente inspecții AOC la *Airblue Limited* și *PIA* au fost examinate. Nu au fost identificate deficiențe majore.

(50) Sunt necesare îmbunătățiri în domeniul SMC. Deși controlul documentației rămâne sub nivelul optim, s-au înregistrat progrese importante. Printre acestea se numără asigurarea coerenței constatărilor și gestionarea lor uniformă în toate domeniile, precum și implementarea unui software unic pentru gestionarea constatărilor în toate domeniile.

([11]) Regulamentul (CE) nr. 235/2007 al Comisiei din 5 martie 2007 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 66, 6.3.2007, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) Regulamentul (CE) nr. 1400/2007 al Comisiei din 28 noiembrie 2007 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 311, 29.11.2007, p. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Dezvoltarea unui program național în materie de siguranță se află într-o fază incipientă. Cu toate acestea, PCAA s-a angajat să îl pună în aplicare cât mai curând posibil, și anume în ceea ce privește raportarea evenimentelor și clasificarea riscurilor.

(52) În general, nu au fost identificate probleme semnificative de siguranță. După reuniunea tehnică, se poate concluziona că PCAA a înregistrat progrese substanțiale, evidențiate de informațiile colectate în cursul reuniunii tehnice respective.

(53) 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 Pakistan.

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

(55) 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 Suriname

(56) În iulie 2010, în urma unei listări inițiale în iunie 2006 și a unei eliminări ulterioare de pe listă în noiembrie 2007, *Blue Wing Airlines* a fost din nou inclusă pe lista din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 prin Regulamentul (UE) nr. 590/2010 al Comisiei ([13]) din cauza unor dovezi verificate privind deficiențe grave ale transportatorului aerian, identificate prin neregularitățile raportate în cadrul inspecțiilor la platformă efectuate de statele membre, și ca urmare a două accidente mortale.

(57) La 26 iunie 2023, Comisia și agenția au organizat o reuniune tehnică la distanță cu Autoritatea de Siguranță a Aviației Civile din Suriname („CASAS"). Această reuniune a avut loc pe baza unei serii de schimburi cu CASAS și cu *Blue Wing Airlines*, în perioada noiembrie 2018-mai 2022, în scopul relansării consultărilor oficiale cu CASAS, având în vedere timpul scurs de la contactul inițial din mai 2019. În acest sens, la 11 septembrie 2023, Comisia a solicitat CASAS un set cuprinzător de informații și documente în scopul evaluării capacității și capabilității CASAS în materie de supraveghere a siguranței în cazul celor opt transportatori aerieni certificați în Suriname, dintre care unul, *Surinam Airways*, deține o autorizație de TCO din iulie 2016.

(58) Rezultatele evaluării informațiilor și documentației furnizate de CASAS au arătat deficiențe grave în materie de siguranță, evidențiate de statutul incomplet al programelor de supraveghere de bază, îndoieli cu privire la pregătirea și calificarea personalului de inspecție, constatări grave repetate și gestionarea defectuoasă a constatărilor.

(59) La 23 octombrie 2024, a avut loc o reuniune tehnică între experți ai Comisiei, ai agenției, ai statelor membre și ai CASAS. Cu această ocazie, deficiențele identificate în cursul evaluării informațiilor și a documentației primite au fost confirmate, atât în ceea ce privește natura, cât și numărul.

(60) Mai exact, persistă preocupări cu privire la capacitatea CASAS de a asigura o supraveghere efectivă a transportatorilor aerieni aflați sub supravegherea sa. Acest lucru este evidențiat de situația direcțiilor „Operațiuni de zbor" și „Licențierea personalului", care par a avea grave deficiențe de personal, precum și de programele de supraveghere care nu sunt realizate conform planificării. Pregătirea și calificarea inspectorilor reprezintă, de asemenea, un motiv de îngrijorare. Aprobarea și extinderea AOC-urilor este un aspect îngrijorător, deoarece multe dintre procedurile necesare nu există, iar cele prezentate sunt foarte elementare și nu sunt adecvate scopului. Acest lucru indică faptul că activitățile de supraveghere ale CASAS se desfășoară în cea mai mare parte pe o bază ad-hoc. S-a observat, de asemenea, reapariția acelorași constatări grave în rapoartele de audit din ani diferiți. În plus, s-a constatat că majoritatea procedurilor autorității nu sunt în conformitate cu cele mai recente actualizări ale standardelor internaționale de siguranță.

([13]) 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).

(61) Având în vedere lipsa aparentă de progrese a CASAS în ceea ce privește asigurarea unui nivel adecvat de capacitate și capabilitate în materie de supraveghere a siguranței, Comisia a informat Comitetul de siguranță aeriană al UE că intenționează să organizeze o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Suriname în primul trimestru al anului 2025.

(62) 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 Suriname.

(63) 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.

(64) 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 Tanzania

(65) Transportatorii aerieni certificați în Tanzania nu au fost incluși niciodată în anexa A sau B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(66) *Air Tanzania Company Limited („Air Tanzania")* a solicitat o autorizație de TCO la 23 august 2023. Agenția a evaluat cererea de TCO depusă de *Air Tanzania* în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 452/2014.

(67) În efectuarea evaluării sale, agenția și-a exprimat îngrijorarea cu privire la incapacitatea *Air Tanzania* de a soluționa deficiențele identificate în materie de siguranță. În special, aceasta a constatat că *Air Tanzania* nu a reușit să mențină controlul asupra programului său de pregătire pentru zbor, în special în ceea ce privește asigurarea includerii în pregătirea periodică a echipajului de zbor a tuturor tipurilor de situații de urgență și de proceduri anormale, cum ar fi funcționarea defectuoasă, incendiile și alte scenarii critice care pot afecta motorul, corpul aeronavei sau sistemele acesteia. Având în vedere numărul considerabil de deficiențe grave identificate în cursul evaluării sale, agenția a concluzionat că această situație indică o deficiență sistemică a transportatorului aerian, care compromite siguranța și reprezintă un pericol grav pentru operațiunile de zbor. În plus, acest lucru a avut ca rezultat faptul că *Air Tanzania* nu a reușit să demonstreze conformitatea cu standardele internaționale de siguranță relevante.

(68) Incapacitatea *Air Tanzania* de a răspunde acestor preocupări în materie de siguranță a fost evidențiată și mai mult prin prezentarea unui plan de măsuri corective inacceptabil pentru soluționarea problemelor identificate. Acest lucru a avut ca rezultat incapacitatea *Air Tanzania* de a demonstra conformitatea cu standardele internaționale de siguranță aplicabile. Agenția a concluzionat că o evaluare suplimentară nu ar conduce la eliberarea unei autorizații pentru *Air Tanzania*, întrucât transportatorul aerian nu îndeplinea cerințele Regulamentului (UE) nr. 452/2014. În consecință, la 12 aprilie 2024, agenția a respins cererea de TCO depusă de *Air Tanzania* pe motiv că aceasta nu îndeplinea cerințele de siguranță.

(69) La 2 mai 2024, în cadrul Regulamentelor (UE) nr. 2111/2005 și (UE) 2023/660, Comisia a solicitat un set cuprinzător de informații din partea Autorității Aeronautice Civile din Tanzania („TCAA"). Această cerere a fost formulată pentru a se evalua capacitatea și capabilitatea TCAA în materie de supraveghere a siguranței în ceea ce privește transportatorii aerieni certificați în Tanzania.

(70) Informațiile solicitate acoperă aspecte-cheie ale structurii organizatorice a TCAA, ale calificărilor personalului, ale programelor de pregătire și ale proceselor de supraveghere, inclusiv gestionarea deficiențelor în materie de siguranță, a acțiunilor corective și a sistemelor de raportare a evenimentelor. În plus, cererea urmărește să obțină detalii cu privire la accidente și incidente, la procesele de certificare și de licențiere pentru titularii de AOC și piloți, precum și la supravegherea organizațiilor din domeniul continuității navigabilității și al întreținerii aeronavelor.

(71) Informațiile solicitate au fost furnizate de TCAA la 7 iunie 2024 și au scos la iveală deficiențe semnificative în ceea ce privește alocarea personalului și eficacitatea supravegherii, în special lipsa de claritate cu privire la modul în care inspectorii sunt distribuiți pe funcțiile-cheie, ceea ce a generat preocupări cu privire la caracterul adecvat al resurselor pentru a permite o supraveghere eficace a navigabilității, a operațiunilor de zbor și a licențierii personalului.

(72) În plus, procesele de pregătire și de calificare a inspectorilor au fost considerate insuficiente, ele neconținând orientări clare pentru pregătirea specializată, pentru evaluări structurate ale performanței și pentru pregătirea periodică. Aceste deficiențe pot compromite capacitatea personalului TCAA de a efectua o supraveghere efectivă a siguranței. În plus, procedurile de supraveghere ale TCAA erau fie incomplete, fie total absente în unele domenii critice, cum ar fi manualele de supraveghere pentru un domeniu-cheie precum licențierea personalului.

(73) Evidențele activităților de certificare și de supraveghere ale TCAA au scos la iveală mai multe deficiențe, inclusiv utilizarea de formulare inconsecvente pentru aprobările speciale, supravegherea insuficientă a continuității navigabilității transportatorilor aerieni, monitorizarea inadecvată a constatărilor în materie de siguranță, acțiuni corective nerezolvate pe perioade îndelungate și probleme recurente de siguranță pentru care nu s-a reușit abordarea cauzelor primare.

(74) La 10 octombrie 2024, în cadrul activităților sale de monitorizare continuă, Comisia, agenția și reprezentanții TCAA au organizat o reuniune tehnică. Cu această ocazie, TCAA a subliniat rolul său de autoritate de reglementare a sectorului aviației civile din Tanzania, care își desfășoară activitatea în temeiul Legii privind aviația civilă din Tanzania și al anexelor OACI, cu obiectivul declarat de a garanta siguranța în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Cu toate acestea, persistă provocări semnificative în ceea ce privește punerea în aplicare efectivă a acestor regulamente, ceea ce împiedică alinierea deplină la standardele internaționale de siguranță.

(75) În plus, TCAA și-a prezentat inițiativele în curs de desfășurare pentru consolidarea sistemului său de supraveghere a siguranței. Printre acestea se numără elaborarea unor planuri de supraveghere bazate pe performanță, implementarea unui sistem cuprinzător de pregătire a inspectorilor și revizuirea reglementărilor în domeniul aviației civile pentru a se alinia la evoluțiile standardelor OACI. Aceste eforturi sunt sprijinite de planuri de consolidare a capacităților în sectorul aviației și de o colaborare sporită cu părțile interesate din industria de profil pentru a facilita implementarea efectivă a cerințelor de reglementare. Deși aceste măsuri sunt recunoscute, deficiențele persistente, cum ar fi lacunele în pregătirea inspectorilor, constatările nerezolvate ale auditului și documentația procedurală inadecvată subliniază necesitatea unor acțiuni suplimentare de consolidare a mecanismelor de supraveghere.

(76) Prin scrisoarea din 18 octombrie 2024, Comisia a informat *Air Tanzania*, precum și TCAA, că dosarul *Air Tanzania* a fost inclus pe ordinea de zi a reuniunii Comitetului de siguranță aeriană al UE care urmează să aibă loc în perioada 21 noiembrie 2024-21 noiembrie 2024 și că atât *Air Tanzania*, cât și TCAA vor avea ocazia de a fi audiate în fața Comitetului de siguranță aeriană al UE, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(77) Atât *Air Tanzania*, cât și TCAA au fost audiate de Comitetul de siguranță aeriană al UE la 20 noiembrie 2024. Prezentarea făcută de *Air Tanzania* în cursul audierii a detaliat eforturile de soluționarea a constatărilor care decurg din procesul de autorizare ca TCO, inclusiv o analiză a lacunelor SMS, revizuiri ale manualului de management al siguranței, alături de actualizări ale manualelor operaționale și ale listei echipamentului minim. Compania aeriană a elaborat, de asemenea, un plan de pregătire periodică pe o perioadă de treizeci și șase de luni, care abordează pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia, operațiunile de iarnă și handlingul bunurilor periculoase. În plus, ea a introdus proceduri pentru urmărirea calificărilor de rută și de aerodrom și controale pentru componentele cu durată de viață limitată și cele cu durată de viață predefinită, pentru a îmbunătăți practicile operaționale și de navigabilitate.

(78) Membrii Comitetului de siguranță aeriană al UE și-au exprimat îngrijorarea cu privire la abordarea *Air Tanzania* în ceea ce privește gestionarea generală a constatărilor și, în special, cu privire la analizele cauzelor primare ale acestora. S-a observat că multe dintre cauzele primare prezentate de transportatorul aerian nu au făcut decât să reitereze constatările, fără a efectua o analiză cuprinzătoare pentru identificarea deficiențelor sistemice sau procedurale subiacente. Un exemplu în acest sens a fost identificarea de către *Air Tanzania* a celor șaisprezece constatări de nivel 2 ca fiind cauza principală a constatării de nivel 1 referitoare la neconformitatea cu cerințele aplicabile din anexa 1 (partea TCO) la Regulamentul (UE) nr. 452/2014. Acest lucru a demonstrat în mod clar că *Air Tanzania* nu a abordat motivele fundamentale care stau la baza incapacității transportatorului aerian de a îndeplini aceste cerințe. Această lipsă a unei examinări mai aprofundate slăbește eficacitatea măsurilor corective propuse, deoarece ele abordează simptomele, mai degrabă decât să rezolve deficiențele sistemice subiacente.

(79) Informațiile furnizate de *Air Tanzania* nu au fost suficiente prin natura lor pentru a răspunde deficiențelor în materie de siguranță care au stat la baza deciziei agenției de a refuza autorizația de TCO eliberată. Planul de acțiuni corective (PAC) prezentat de *Air Tanzania*, în special analiza cauzelor primare aferente, nu a demonstrat capacitatea transportatorului aerian de a implementa măsuri adecvate pentru a asigura respectarea standardelor internaționale de siguranță.

(80) În cursul audierii, TCAA și-a prezentat cadrul de reglementare și a subliniat angajamentul său de a asigura supravegherea siguranței în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. TCAA a raportat cu privire la acțiunile sale imediate, întreprinse ca urmare a respingerii de către agenție a autorizației de TCO a *Air Tanzania*, inclusiv cu privire la un audit special care a identificat domenii critice de îmbunătățire, cum ar fi un SMS ineficace, deficitul de personal și ineficiențele organizaționale.

(81) În plus, TCAA a informat Comitetul de siguranță aeriană al UE că, în răspuns la constatările emise de agenție, a fost instituită o echipă specializată de inspectori pentru a evalua și verifica PAC revizuit elaborat de *Air Tanzania*. Potrivit TCAA, aceste eforturi au soluționat unsprezece din cele nouăsprezece constatări, restul aflându-se în diferite etape de implementare. Acțiunile specifice descrise de TCAA în timpul audierii – cum ar fi aprobarea programelor de pregătire revizuite, modificarea manualelor operaționale și verificarea unor actualizări critice, precum pregătirea pentru ameliorarea cunoștințelor comandanților, înregistrările privind experiența recentă a echipajului și conformitatea cu directivele privind navigabilitatea – nu au fost susținute de nicio dovadă. În plus, în cursul audierii a reieșit că TCAA nu a respectat pe deplin nici principiile analizei cauzelor primare, punând astfel sub semnul întrebării caracterul adecvat și eficacitatea evaluării pe care o efectuaseră în ceea ce privește PAC prezentat de *Air Tanzania*.

(82) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se consideră că lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată în sensul includerii transportatorului aerian *Air Tanzania* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(83) Având în vedere deficiențele evidente identificate în urma schimburilor cu TCAA, Comisia va efectua, asistată de agenție și cu sprijinul statelor membre, o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Tanzania.

(84) 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.

(85) După caz, Comisia ar putea lua 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.

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

(87) 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.

(88) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru 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, 13 decembrie 2024.

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 TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tanzania
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
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

[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 AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
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

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
AEROSTAN	08	BSC	Kârgâzstan
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

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
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

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 SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusia
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «IRAERO» AIRLINES	480	IAE	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «URAL AIRLINES»	18	SVR	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusia
JS AVIATION COMPANY «RUSLINE»	225	RLU	Rusia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusia
LLC «NORD WIND»	516	NWS	Rusia
LLC «AIRCOMPANY IKAR»	36	KAR	Rusia
LTD. I FLY	533	RSY	Rusia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY «AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES»	1	AFL	Rusia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusia
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din SãoTomé și Príncipe, inclusiv			**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**

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
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	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	Coreea de Nord	Toată flota, exceptând: două aeronave de tip TU- 204.	Toată flota, exceptând: P-632, P-633.	Coreea de Nord”

([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.