2025/2476

9.12.2025

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2025/2476 AL COMISIEI

din 8 decembrie 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 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 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 Comitetul pentru 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 pentru siguranță aeriană al UE cu privire la consultările în curs cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Angola, Armenia și Kârgâzstan. Comisia a informat de asemenea Comitetul pentru siguranță aeriană al UE cu privire la situația siguranței aviației în Congo Brazzaville, Irak, Mali, Pakistan, Suriname, Siria, Tanzania, Tunisia și Uzbekistan.

(6) Agenția a informat Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană al UE cu privire la evaluările tehnice efectuate pentru evaluarea inițială și monitorizarea continuă a autorizațiilor de operator dintr-o țară terță (*Third Country Operator*, „TCO") eliberate în temeiul Regulamentului (UE) nr. 452/2014 al Comisiei ([4]).

([1]) JO L 344, 27.12.2005, p. 15, 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).

([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).

(7) Agenția a informat totodată Comisia și Comitetul pentru 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 pentru 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 pentru 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 au luat anumite măsuri corective și de asigurare a respectării legislației și au informat Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană al UE cu privire la măsurile respective.

(11) Statele membre au reiterat că sunt gata să acționeze în mod corespunzător în cazul în care informațiile pertinente privind siguranța ar indica existența unor riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță aplicabile.

Transportatorii aerieni din Angola

(12) În iulie 2007, *TAAG Angola Airlines* a fost inclus în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 prin Regulamentul (CE) nr. 787/2007 al Comisiei ([6]). În noiembrie 2008, prin Regulamentul (CE) nr. 1131/2008 al Comisiei ([7]), toți transportatorii aerieni certificați din Angola au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. În iulie 2009, *TAAG Angola Airlines* a fost transferat în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 prin Regulamentul (CE) nr. 619/2009 al Comisiei ([8]). În aprilie 2019, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/618 al Comisiei ([9]), *TAAG Angola Airlines* a fost eliminat din anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, iar *Heli Malongo* a fost eliminat din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

([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 (CE) nr. 787/2007 al Comisiei din 4 iulie 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 175, 5.7.2007, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Regulamentul (CE) nr. 1131/2008 al Comisiei din 14 noiembrie 2008 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 306, 15.11.2008, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Regulamentul (CE) nr. 619/2009 al Comisiei din 13 iulie 2009 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 182, 15.7.2009, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/618 al Comisiei din 15 aprilie 2019 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții operaționale pe teritoriul Uniunii (JO L 106, 17.4.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) *TAAG Angola Airlines* a fost plasat în primul trimestru al anului 2025 sub supravegherea intensificată a agenției în temeiul Regulamentului (UE) nr. 452/2014, ca urmare a unor probleme grave de conformitate nesoluționate în domeniile operațiunilor, navigabilității, SMS și sistemului de calitate, identificate în cadrul activităților de monitorizare continuă desfășurate de agenție. În acest context, agenția a efectuat un audit la sediul *TAAG Angola Airlines* în perioada 3-4 aprilie 2025, care a evidențiat cincisprezece constatări de nivel 2 care constituie cauza principală a unei constatări de nivel 1 referitoare la nerespectarea cerințelor aplicabile din anexa 1 (partea TCO) la Regulamentul (UE) nr. 452/2014. Auditul a arătat, de asemenea, că activitățile de supraveghere desfășurate de Autoritatea Aeronautică Civilă Națională din Angola (denumită în continuare „ANAC") au fost incomplete și necorespunzătoare standardelor internaționale de siguranță relevante.

(14) La 30 aprilie 2025, agenția a notificat transportatorului aerian intenția sa de a suspenda autorizația de TCO nr. EASA.TCO.AGO.0001 și a solicitat să fie luate măsuri imediate de atenuare și măsuri corective până la 14 mai 2025. *TAAG Angola Airlines* a prezentat ulterior un plan de măsuri corective („PMC") care a fost acceptat de agenție, ceea ce a dus la anularea procesului de suspendare la 23 iunie 2025.

(15) În iunie 2025, ca răspuns la o solicitare din partea ANAC de a relansa dialogul cu Comisia cu privire la situația supravegherii siguranței aviației în Angola, Comisia a solicitat ANAC să furnizeze informații detaliate cu privire la organizarea, funcționarea și activitățile sale de supraveghere desfășurate cu privire la transportatorii aerieni pe care i-a certificat, precum și cu privire la acțiunile întreprinse ca urmare a recomandărilor formulate în Raportul de asistență tehnică al agenției din decembrie 2020.

(16) ANAC nu a furnizat informațiile solicitate, dar, în schimb, a transmis Comisiei, în iulie 2025, planul general al proiectului său global de consolidare a supravegherii siguranței (*Comprehensive Safety Oversight Enhancement Project*, „CSOEP"), care prezintă reforme pentru restructurarea ANAC. Cu toate acestea, informațiile furnizate nu au fost suficiente pentru a permite o evaluare completă a situației actuale a supravegherii siguranței în Angola, deoarece nu includeau documentația și clarificările necesare pentru a evalua baza pentru eliberarea și menținerea valabilității certificatelor de operator aerian (AOC) sau măsurile de supraveghere provizorii, în așteptarea punerii în aplicare a planului general al CSOEP. În consecință, Comisia a prezentat o nouă cerere de documente în august 2025.

(17) Nici scrisoarea de răspuns transmisă de ANAC Comisiei în octombrie 2025 nu conținea informațiile solicitate în scrisorile Comisiei din iunie și august 2025. În consecință, Comisia a trimis o nouă scrisoare la 7 noiembrie 2025, îndemnând ANAC să prezinte o parte din informațiile solicitate anterior înainte de viitoarea reuniune a Comitetului pentru siguranță aeriană al UE și să furnizeze restul detaliilor până la 15 ianuarie 2026. În plus, Comisia a invitat ANAC la o reuniune tehnică programată pentru februarie 2026 pentru a discuta acțiunile întreprinse de ANAC în cadrul CSOEP și pentru a reevalua, dacă este cazul, decizia adoptată de Comisia Europeană în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/618 de a elimina *TAAG Angola Airlines* și *Heli Malongo* de pe lista Uniunii a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare.

(18) Ca răspuns la ultima solicitare din partea Comisiei, ANAC a furnizat, în scrisoarea sa din 13 noiembrie 2025, anumite informații generale solicitate anterior, inclusiv elemente privind structura sa organizațională și funcționarea sa, precum și privind transportatorii aerieni pe care i-a certificat. Deși ANAC indică faptul că strategia sa se bazează pe o abordare dual, care combină controlul vigilent în cadrul sistemului actual cu un efort de modernizare pe termen lung, informațiile prezentate nu oferă, în acest stadiu, o asigurare suficientă cu privire la conformitatea actuală a activităților sale cu standardele internaționale de siguranță, în special în ceea ce privește eliberarea și menținerea valabilității certificatelor și activitățile de supraveghere continuă aferente. Aceste chestiuni vor fi incluse pe ordinea de zi a reuniunii tehnice programate pentru februarie 2026, la care ANAC și-a confirmat participarea.

(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 Angola.

(20) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare respectarea efectivă de către transportatorii aerieni certificați în Angola a standardelor internaționale de siguranță pertinente, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă ale transportatorilor aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

(21) Comisia trebuie să ia măsurile suplimentare necesare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, în cazul în care orice informații pertinente privind siguranța indică existența unor riscuri iminente la adresa siguranței care rezultă din nerespectarea standardelor internaționale de siguranță pertinente.

Transportatorii aerieni din Armenia

(22) 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 ([10]).

(23) Ca urmare a deliberărilor Comitetului pentru siguranță aeriană al UE din mai 2025, o serie de experți din partea Comisiei, a agenției și a statelor membre au efectuat o vizită de evaluare la fața locului în Armenia, în perioada 1-5 septembrie 2025, la sediul Comitetului Aviației Civile din Armenia („CAC"). Vizita de evaluare la fața locului efectuată de Uniune a inclus o evaluare prin eșantionare a doi transportatori aerieni certificați în Armenia, și anume *Armenia Airways* și *Shirak Avia*.

(24) Activitățile vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune s-au axat pe CAC, având în vedere rolul și responsabilitatea sa pentru activitățile de supraveghere în domeniul siguranței vizând transportatorii aerieni certificați în Armenia.

(25) Evaluarea a confirmat faptul că CAC a luat măsuri clare în direcția creării unui sistem funcțional de supraveghere a siguranței, aliniat la standardele internaționale de siguranță relevante. CAC este implicat în inițiative de îmbunătățire continuă și și-a demonstrat disponibilitatea de a remedia lacunele identificate.

(26) Armenia a înregistrat progrese notabile în ceea ce privește elaborarea unui cadru cuprinzător de legislație secundară în domeniul aviației, aliniat la anexele OACI și la elementele-cheie ale normelor UE în materie de siguranță a aviației în toate domeniile principale. Pentru a valorifica în continuare aceste progrese, sunt necesare eforturi continue pentru a asigura menținerea consecventă și punerea în aplicare în timp util a celor mai recente modificări ale OACI și ale UE. În special, notificarea și publicarea sistematică a diferențelor sunt în continuare chestiuni nesoluționate. De asemenea, Armenia nu dispune de norme naționale privind limitările timpului de zbor și de serviciu („FTL") pentru operațiunile cu elicoptere. Consolidarea acestor procese va contribui la asigurarea conformității depline cu ultimele standarde internaționale de siguranță relevante.

(27) CAC a instituit principalele funcții organizaționale necesare pentru supravegherea siguranței, cu sprijinul unui personal motivat. Sunt necesare îmbunătățiri suplimentare pentru a asigura alinierea între organigrama aprobată și liniile de raportare efective. În plus, sunt necesare clarificări suplimentare cu privire la lanțul de comandă în situațiile în care atât președintele, cât și vicepreședintele sunt absenți. Deși există dispoziții la nivel de stat care permit ministrului să desemneze un responsabil temporar, obținerea unei astfel de împuterniciri în momentul în care este necesar poate întârzia luarea unor decizii de executare urgente, de exemplu identificarea persoanei autorizate să emită un ordin de reținere la sol pentru o aeronavă cu deficiențe semnificative în materie de siguranță.

(28) CAC a pus în aplicare activități de certificare și supraveghere în domeniul operațiunilor aeriene și a introdus elemente de supraveghere bazată pe riscuri. Evaluarea activităților recente de supraveghere desfășurate de CAC demonstrează că procesele actuale nu asigură întotdeauna o verificare adecvată a conformității transportatorilor aerieni. De exemplu, a fost aprobată o fază de evaluare operațională a documentației de zbor în format electronic, deși nu au fost furnizate informații esențiale privind hardware-ul, software-ul, planul de demonstrare și testele necesare. Deși listele de verificare utilizate au fost completate în mod formal, verificarea a arătat că o serie de cerințe-cheie nu au fost evaluate în practică. Acest lucru indică faptul că utilizarea instrumentelor de supraveghere nu asigură încă o evaluare sistematică și fiabilă a siguranței operaționale. Listele de verificare FTL dedicate avioanelor au fost utilizate pentru certificarea transportatorilor aerieni cu elicoptere.

(29) În domeniul operațiunilor de zbor, sunt încă necesare progrese substanțiale. Certificatele și aprobările continuă să fie acordate fără a se asigura faptul că transportatorii aerieni au demonstrat că respectă standardele de siguranță corespunzătoare, din cauza practicilor de supraveghere inconsecvente și a absenței unor dispoziții de reglementare complete. Împreună cu competențele limitate de asigurare a respectării legislației, cu activitățile de supraveghere întârziate sau anulate și cu accesul insuficient la documentația operațională, aceste deficiențe reduc în mod semnificativ capacitatea CAC de a asigura un control continuu și eficace al siguranței transportatorilor aerieni.

(30) În domeniul navigabilității, CAC a demonstrat capacități solide de supraveghere tehnică și o abordare proactivă. Dezvoltarea unei metode de supraveghere bazate pe riscuri este pozitivă, deși procedurile interne și monitorizarea conformității ar trebui să fie consolidate în continuare pentru a se asigura faptul că toate aprobările și certificatele sunt emise în deplină conformitate cu standardele internaționale de siguranță relevante.

([10]) 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).

(31) Echipa de evaluare a Uniunii a efectuat o vizită la fața locului la *Armenia Airways* la 3 septembrie 2025.

(32) *Armenia Airways* a instituit elementele principale ale sistemelor sale de management al siguranței și de monitorizare a conformității. Cu toate acestea, ambele rămân în mare măsură procedurale. Manualul de management al siguranței este generic și nu este pe deplin adaptat la activitățile transportatorului aerian și există neconcordanțe între politicile în materie de siguranță și în materie de calitate. Monitorizarea conformității nu este pe deplin integrată în operațiunile zilnice.

(33) Sunt necesare îmbunătățiri în ceea ce privește supravegherea pregătirii echipajului de zbor și documentația operațională. Deși există sisteme și proceduri relevante, platforma electronică utilizată pentru a urmări valabilitatea pregătirii conținea date incorecte, iar eșantionarea a arătat că unele elemente ale cursului de conversie al transportatorului aerian nu fuseseră furnizate integral. În plus, manualul de operațiuni și lista echipamentului minim („MEL”) necesită o personalizare suplimentară. Documentația aeronavei nu a fost întotdeauna completată în deplină conformitate cu procedurile, existând probleme precum absența semnăturii comandantului și a datelor privind combustibilul din jurnalele tehnice, hărți învechite și mase standard incorecte ale pasagerilor utilizate în listele de încărcare.

(34) În schimb, măsurile luate de *Armenia Airways* în materie de întreținere și de continuitate a navigabilității au fost evaluate ca fiind satisfăcătoare, fără a fi observate probleme majore.

(35) Echipa de evaluare a Uniunii a efectuat o vizită la fața locului la *Shirak Avia* la 3 septembrie 2025.

(36) *Shirak Avia* a instituit elementele principale ale sistemelor de management al siguranței și de monitorizare a conformității. Acestea sunt însă în mare măsură procedurale și insuficient integrate în practica operațională. Manualul de management al siguranței este generic, iar procesul de management al schimbării nu asigură atenuarea sistematică a riscurilor în materie de siguranță. Referințele normative din manualul de monitorizare a conformității sunt lipsite de precizie.

(37) Au fost identificate deficiențe în ceea ce privește documentația operațională și controlul. Conținutul manualului de operațiuni și al MEL este depășit și nepersonalizat, controlul ineficace al documentelor conducând la mai multe versiuni ale aceleiași MEL. Procedurile de planificare operațională și de gestionare a combustibilului nu au fost aplicate în mod consecvent, existând calcule incorecte ale rezervei operaționale de combustibil și actualizări incomplete ale planului de zbor operațional.

(38) Măsurile luate de *Shirak Avia* în materie de întreținere și de continuitate a navigabilității au fost considerate satisfăcătoare, fără a fi identificate deficiențe semnificative.

(39) La 27 octombrie 2025, CAC a prezentat Comisiei un pachet de PMC, împreună cu dovada punerii în aplicare a anumitor acțiuni, ca răspuns la observațiile formulate în cursul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului. PMC au acoperit domeniul legislației și al organizării, programul național de siguranță, licențierea personalului, navigabilitatea și operațiunile aeriene.

(40) Deși planurile de măsuri corective conțin acțiuni ulterioare și un angajament de a da curs observațiilor formulate, s-a observat că majoritatea acestora fie au omis, fie nu au fost suficient de detaliate cu privire la analiza cauzelor profunde ale problemelor identificate. În anumite cazuri, secțiunile referitoare la analiza cauzelor profunde aveau un caracter descriptiv și nu identificau originile sistemice ale observațiilor. În consecință, nu se poate asigura cu deplină încredere că toate cauzele subiacente au fost abordate sau că măsurile corective propuse vor preveni în mod eficace reapariția problemelor. Prin urmare, Comisia consideră că metodologia analizei cauzelor profunde aplicată de CAC necesită îmbunătățiri și verificări suplimentare pentru a asigura sustenabilitatea și eficacitatea măsurilor corective puse în aplicare.

(41) Prin scrisoarea din 22 octombrie 2025, Comisia, în urma unei cereri din partea CAC de a fi audiat, a informat autoritatea armeană că situația Armeniei va fi inclusă pe ordinea de zi a reuniunii Comitetului pentru siguranță aeriană al UE programate pentru 19 și 20 noiembrie 2025, în cadrul căreia CAC va avea posibilitatea de a-și prezenta cazul în cadrul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

(42) CAC a fost audiat de Comitetul pentru siguranță aeriană al UE la 19 noiembrie 2025. În cursul audierii, delegația armeană a prezentat o imagine de ansamblu a reformelor întreprinse începând din 2020 și a evidențiat acțiunile pe care le-a întreprins pentru a consolida supravegherea siguranței, inclusiv ajustările organizaționale, eforturile de recrutare și introducerea unor proceduri interne. CAC a raportat că a închis 31 dintre cele 58 de observații formulate în cursul vizitei de evaluare la fața locului efectuate de Uniune și a considerat că restul observațiilor sunt de natură procedurală.

(43) Deși Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană al UE au luat act de eforturile descrise, informațiile furnizate de CAC nu au sprijinit pe deplin concluziile prezentate. Planurile de măsuri corective prezentate la 27 octombrie 2025 nu au demonstrat o analiză sau abordare suficientă a cauzelor profunde ale problemelor identificate. În plus, Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană al UE nu au putut valida închiderea celor 31 de observații menționată de CAC, deoarece închiderea lor s-a bazat pe propria interpretare a CAC, mai degrabă decât pe dovezi care să demonstreze o soluționare eficace. Întrebat în cursul audierii, CAC a recunoscut că statutul mai multor observații ar putea necesita o reevaluare după primirea observațiilor Comisiei cu privire la planurile de măsuri corective.

(44) Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană al UE au observat, de asemenea, că CAC a avut tendința de a minimaliza mai multe deficiențe identificate în cursul vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului. Acestea au inclus lacune în ceea ce privește calificarea și autorizarea inspectorilor, cum ar fi formarea incompletă și cartografierea inexactă a competențelor, precum și gestionarea defectuoasă a constatărilor, inclusiv a constatărilor închise fără măsuri corective sau analize ale cauzelor profunde. În plus, o serie de deficiențe care arată că activitățile de supraveghere nu constituie încă un sistem coerent, cum ar fi utilizarea unor liste de verificare inadecvate și a unor planuri de supraveghere paralele necontrolate, au fost prezentate ca fiind minore. Aceste aspecte indică faptul că principalele deficiențe sistemice, în special în ceea ce privește operațiunile de zbor, nu au fost abordate în mod consecvent.

(45) CAC și-a exprimat opinia potrivit căreia transportatorii aerieni armeni ar trebui eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și a propus ca orice eliminare a restricțiilor să fie însoțită de o monitorizare limitată în timp. Cu toate acestea, pe baza tuturor dovezilor disponibile, inclusiv a evaluării efectuate de Uniune la fața locului, a documentelor furnizate de CAC de la vizita de evaluare efectuată de Uniune la fața locului și a audierii CAC, Comisia și Comitetul pentru siguranță aeriană al UE au concluzionat că măsurile corective rămân incomplete și că lipsește în continuare o analiză solidă a cauzelor profunde. Deși s-au înregistrat progrese, se concluzionează că CAC nu a abordat încă în mod eficace toate deficiențele în materie de siguranță care au condus la interdicția de exploatare impusă prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/736.

(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 Armenia.

(47) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare respectarea efectivă de către transportatorii aerieni certificați în Armenia a standardelor internaționale de siguranță pertinente, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă ale transportatorilor aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatorii aerieni din Kârgâzstan

(48) 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 ([11]).

(49) În contextul dialogului în curs, 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 cadrul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005. Inițiativa respectivă urmărea să sprijine eforturile SCAA de a-și consolida capacitatea de supraveghere.

(50) La 7 și 8 octombrie 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.

([11]) 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).

(51) În cursul acestei reuniuni, SCAA a prezentat progresele notabile înregistrate în perioada mai-octombrie 2025 în ceea ce privește consolidarea sistemului aviației civile din Kârgâzstan, în special în ceea ce privește cadrul legislativ, capacitatea instituțională și activitățile de supraveghere. Comisia a luat act de faptul că noul Cod aerian al Kârgâzstanului a fost adoptat de parlament și urma să fie promulgat și că au fost aprobate mai multe norme aeronautice naționale, care transpun anexele 1, 6, 7 și 8 ale OACI, cu proiecte suplimentare, inclusiv transpunerea anexei 19, în curs de consultare. În plus, SCAA a raportat o dublare a personalului în domeniul operațiunilor aeriene, al licențierii personalului și al navigabilității, precum și înființarea unor echipe specializate pentru managementul calității și al siguranței. A fost pus în aplicare un program cuprinzător de formare, inclusiv activități de „formare a formatorilor", iar condițiile de muncă și infrastructura informatică au fost îmbunătățite substanțial.

(52) SCAA a comunicat că, în așteptarea intrării în vigoare a noului cadru de reglementare, a efectuat un exercițiu de recertificare cu mai mulți transportatori aerieni pentru a-i pregăti pentru noile cerințe de certificare viitoare. La acest exercițiu, care s-a desfășurat utilizând listele de verificare și procedurile nou elaborate, au participat patru transportatori aerieni. Scopul a fost de a-i familiariza atât pe transportatorii aerieni, cât și pe inspectorii SCAA cu noile dispoziții și de a identifica eventualele lacune înainte de punerea lor în aplicare oficială, servind drept activitate pregătitoare și de formare pentru toate părțile implicate.

(53) SCAA și-a prezentat, de asemenea, planurile de punere în aplicare a supravegherii bazate pe riscuri, pe baza analizei datelor și a indicatorilor de performanță ai transportatorilor aerieni, precum și instituirea unui cadru clar de punere în aplicare pentru a aborda preocupările în materie de siguranță și neconformitatea.

(54) În cursul reuniunii tehnice de două zile, Comisia a recunoscut progresele înregistrate de Kârgâzstan în ceea ce privește consolidarea supravegherii siguranței aviației în cursul anului 2025. S-au observat îmbunătățiri notabile în ceea ce privește dezvoltarea cadrului legislativ și de reglementare, consolidarea capacității instituționale și instituirea unor proceduri interne care sprijină o punere în aplicare coerentă. Aceste realizări reflectă angajamentul ferm al SCAA și al conducerii sale de a promova agenda de reformă a siguranței și de a alinia sistemul național de aviație la standardele internaționale de siguranță. Comisia a salutat abordarea proactivă și constructivă demonstrată de directorul general al SCAA, a cărui conducere strategică a avut un rol esențial în stimularea acestor reforme și în susținerea progreselor într-un mediu solicitant, utilizând o expertiză externă eficace.

(55) Cu toate acestea, Comisia a observat că punerea în aplicare a noului cadru de reglementare rămâne într-un stadiu incipient, întrucât legislația primară și secundară nu intrase încă în vigoare la momentul reuniunii. În consecință, o recertificare completă a transportatorilor aerieni în temeiul noilor norme nu poate fi încă luată în considerare. SCAA a fost informată că o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Kârgâzstan ar putea fi avută în vedere numai după ce noua legislație va fi pe deplin aplicabilă, iar recertificarea tuturor transportatorilor aerieni va fi finalizată.

(56) La 7 noiembrie 2025, SCAA a transmis Comisiei o scrisoare prin care furniza informații actualizate cu privire la progresele înregistrate de la reuniunea tehnică din 7-8 octombrie 2025, împreună cu documentele justificative. Informațiile prezentate au vizat evoluțiile din domeniul juridic, al operațiunilor aeriene, al navigabilității, al licențierii personalului și al managementului siguranței. Mai multe documente au fost transmise în forma de proiect final și se aflau în etapele finale de aprobare. SCAA a informat totodată Comisia că, la 11 noiembrie 2025, Cabinetul de Miniștri al Republicii Kârgâze a adoptat Ordinul nr. 975-t, care autorizează aplicabilitatea anticipată a Codului aerian modificat și permite SCAA să înceapă recertificarea transportatorilor aerieni naționali de la 1 decembrie 2025.

(57) Pe baza discuțiilor purtate în cursul reuniunii tehnice și a angajamentelor confirmate în scrisoarea SCAA din 7 noiembrie 2025, Comisia consideră că ar putea fi avută în vedere o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Kârgâzstan în martie 2026. Organizarea unei astfel de vizite ar fi condiționată de îndeplinirea unor condiții prealabile de siguranță specifice, inclusiv niveluri adecvate de personal în cadrul SCAA, un număr adecvat de transportatori aerieni proporțional cu capacitatea sa de supraveghere și punerea în aplicare efectivă a noilor cerințe de certificare în temeiul Codului aerian modificat. S-a convenit ca disponibilitatea Kârgâzstanului de a găzdui o astfel de vizită să fie revizuită în februarie 2026.

(58) Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape evoluțiile, acordând o atenție deosebită procesului de recertificare a transportatorilor aerieni. Deși se recunosc eforturile în curs ale SCAA de a-și consolida sistemul de supraveghere a siguranței, informațiile disponibile în prezent nu furnizează încă suficiente dovezi verificate pentru a confirma faptul că SCAA a remediat efectiv toate deficiențele în materie de siguranță care au condus la interdicția de exploatare impusă prin Regulamentul (CE) nr. 1543/2006.

(59) 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.

(60) Este necesar ca statele membre să verifice în continuare respectarea efectivă de către transportatorii aerieni certificați în Kârgâzstan a standardelor internaționale de siguranță pertinente, acordând prioritate efectuării de inspecții la platformă ale transportatorilor aerieni respectivi, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

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

(62) 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 pasagerilor, 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.

(63) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranță 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, 8 decembrie 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 (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 (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	DBP	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**

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 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

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 "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**
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

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
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
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	GUM	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

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
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania
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	REG	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.”