REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/1992 AL COMISIEI

din 2 decembrie 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

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

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

(2) În temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, anumite state membre și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția") au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în scopul actualizării listei respective. Țările terțe și organizațiile internaționale au furnizat, de asemenea, informații relevante. Informațiile transmise contribuie la decizia conform căreia este necesar ca lista să fie actualizată.

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

(4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea să consulte toate documentele relevante, să prezinte comentarii scrise și să susțină o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului înființat prin Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 (denumit în continuare „Comitetul de Siguranță Aeriană al UE").

(5) Comisia a informat Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la consultările comune aflate în curs, în cadrul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului (CE) nr. 473/2006 al Comisiei ([3]), cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Belarus, Kazahstan, Moldova, Pakistan, Republica Dominicană și Rusia. Totodată, Comisia a informat Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la situația siguranței aviației din Armenia, Congo (Brazzaville), Guineea Ecuatorială, Indonezia și Kârgâzstan.

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

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

([2]) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 14).

([3]) Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a normelor de aplicare pentru lista comunitară a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 8).

([4]) Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei din 29 aprilie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 133, 6.5.2014, p. 12).

(7) De asemenea, agenția a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la rezultatele analizei inspecțiilor la platformă care decurg din evaluarea siguranței aeronavelor străine („SAFA") efectuată în conformitate cu Programul UE de inspecții la platformă prevăzut în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([5]).

(8) În plus, agenția a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările terțe vizate de o interdicție de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 474/2006. Totodată, agenția a furnizat informații în legătură cu planurile și cu solicitările de continuare a asistenței și a cooperării tehnice în scopul dezvoltării capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile din țările terțe, pentru a le ajuta să soluționeze neconformitățile cu standardele internaționale de siguranță a aviației civile aplicabile. Statele membre au fost invitate să răspundă acestor solicitări pe bază bilaterală, în coordonare cu Comisia și cu agenția. În această privință, Comisia a reiterat utilitatea informării comunității aeronautice internaționale, în special prin intermediul instrumentului parteneriatului de asistență în ceea ce privește punerea în aplicare a siguranței aviației al Organizației Aviației Civile Internaționale („OACI"), cu privire la asistența tehnică acordată țărilor terțe de Uniune și de statele membre pentru îmbunătățirea siguranței aviației la nivel mondial.

(9) Eurocontrol a furnizat Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană al UE informații actualizate privind statutul funcțiilor de alertă SAFA și TCO, precum și statistici privind mesajele de alertă referitoare la transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții.

Transportatorii aerieni din Uniune

(10) Ca urmare a analizării de către agenție a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă efectuate în ceea ce privește aeronavele transportatorilor aerieni din Uniune, precum și în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de agenție, completate inclusiv de informațiile rezultate din inspecțiile și auditurile specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, mai multe state membre au luat anumite măsuri pentru a asigura respectarea legislației și au informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la măsurile respective.

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

Transportatorii aerieni din Belarus

(12) Transportatorii aerieni din Belarus nu au fost incluși niciodată în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(13) Comisia a continuat să monitorizeze progresele înregistrate de autoritatea competentă din Belarus, și anume Departamentul aviației din Belarus (denumit în continuare „AD-BLR"), în ceea ce privește consolidarea capacităților acestuia de a se asigura că operațiunile transportatorilor aerieni certificați în Belarus se desfășoară în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.

(14) La 8 octombrie 2020, Comisia, agenția și reprezentanții AD-BLR au participat la o reuniune tehnică pentru a discuta acțiunile întreprinse de AD-BLR, inclusiv acțiunile care răspund preocupărilor în materie de siguranță ale agenției, identificate în cursul evaluărilor sale tehnice efectuate pentru evaluarea inițială și monitorizarea continuă a autorizațiilor TCO în temeiul Regulamentului (UE) nr. 452/2014 al Comisiei.

(15) În cursul reuniunii, AD-BLR a furnizat informații privind noua sa structură organizatorică, inclusiv privind recrutarea și formarea personalului, funcționarea departamentului său de calitate, stadiul recertificării transportatorilor aerieni certificați de AD-BLR și limitările temporare pe care le-a impus anumitor transportatori aerieni, precum și privind activitățile desfășurate în cadrul programului său de supraveghere. AD-BLR a remarcat, de asemenea, că a fost finalizată punerea în aplicare a planului de măsuri corective elaborat ca răspuns la deficiențele identificate în cursul vizitei de evaluare la fața locului, efectuată de Uniune în martie 2019.

([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).

(16) La 17 noiembrie 2020, Comisia a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană al UE cu privire la explicațiile furnizate de AD-BLR. Pe această bază, chiar dacă există unele deficiențe cu privire la anumiți transportatori aerieni certificați de AD-BLR care trebuie să fie remediate, precum neadaptarea programului de întreținere la tipul de operațiuni desfășurate de aeronavă, sau deficiențe identificate în gestionarea componentelor cu durată de funcționare limitată („*hard time components*") și a componentelor cu durata de funcționare îndelungată („*life time components*"), ele nu justifică includerea respectivilor transportatori aerieni în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(17) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Belarus, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

(18) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Belarus, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Belarus cu standardele internaționale de siguranță relevante.

(19) În cazurile în care informații relevante privind siguranța indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, ar putea fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Republica Dominicană

(20) Transportatorii aerieni din Republica Dominicană nu au fost incluși niciodată în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(21) În perioada 27-31 ianuarie 2020, reprezentanții Comisiei, ai agenției și ai statelor membre au efectuat o vizită de evaluare la fața locului din partea Uniunii în Republica Dominicană, la sediul Instituto Dominicano de Aviación Civil (denumit în continuare „IDAC"). Deși rezultatele acestei vizite au arătat că IDAC avea capacitatea de a supraveghea activitățile de aviație din Republica Dominicană, au fost identificate o serie de deficiențe ale sistemului de supraveghere a siguranței. Cu toate acestea, deficiențele respective nu pun probleme de siguranță imediate. IDAC a elaborat un plan de măsuri corective pentru a remedia deficiențele identificate și l-a transmis Comisiei la 15 aprilie 2020.

(22) La 4 noiembrie 2020, IDAC a prezentat un raport intermediar privind punerea în aplicare a planului său de măsuri corective. Raportul intermediar a furnizat informații detaliate pentru fiecare deficiență identificată, cum ar fi analiza cauzelor profunde, măsurile corective puse în aplicare și progresele înregistrate, diferitele sarcini aferente fiecărei acțiuni și stadiul lor de îndeplinire, precum și o monitorizare detaliată. IDAC estimează că planul său de măsuri corective este finalizat în proporție de 87,66 %.

(23) Pe baza acestui raport, Comisia consideră că, în acest stadiu, IDAC are capacitatea și disponibilitatea necesare pentru a remedia deficiențele de siguranță identificate în timpul vizitei și că pune efectiv în aplicare planul său de acțiune. Din aceste motive, nu a fost necesară o audiere a IDAC în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană al UE.

(24) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Republica Dominicană, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

(25) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Republica Dominicană, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Republica Dominicană cu standardele internaționale de siguranță relevante.

(26) În cazurile în care informații relevante privind siguranța indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, ar putea fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Kazahstan

(27) Transportatorii aerieni din Kazahstan au fost eliminați în 2016 din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([6]).

(28) În februarie 2020, din cauza unui declin aparent al supravegherii siguranței de către autoritățile competente din Kazahstan, Comisia a deschis consultări în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006. O trecere în revistă a situației privind supravegherea siguranței în Kazahstan a fost prezentată Comitetului de Siguranță Aeriană al UE în cadrul reuniunii sale din mai 2020.

(29) Ca urmare a reuniunii Comitetului de Siguranță Aeriană al UE din mai 2020, Comisia și agenția au menținut un contact permanent cu Comitetul Aeronautic Civil din Kazahstan (denumit în continuare „CAC KZ") și cu Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company (denumită în continuare „AAK") în scopul colectării de date și informații suplimentare. În special, Comisia a solicitat informații cu privire la revocarea de către AAK a certificatului de operator aerian (denumit în continuare „AOC") al *Sigma Airlines* din motive de siguranță.

(30) La 16 octombrie 2020, a avut loc o reuniune între Comisie, agenție, statele membre și reprezentanți ai CAC KZ și ai AAK. AAK a furnizat o prezentare generală cuprinzătoare a funcțiilor sale, a modului de desfășurare a activității sale de supraveghere a siguranței, inclusiv informații actualizate cu privire la lista titularilor de AOC, registrul aeronavelor, accidentele, incidentele grave și evenimentele legate de siguranță, precum și măsurile sale de asigurare a respectării legislației. De asemenea, AAK a efectuat o prezentare generală a activităților sale de supraveghere și a furnizat informații privind planurile sale legate de recrutarea și pregătirea personalului tehnic, precum și cu privire la abordarea strategică a dezvoltării tehnice în contextul consolidării capacităților în domeniul siguranței aviației. În plus, AAK a prezentat informații privind elaborarea unor proceduri de supraveghere suplimentare, consolidarea punerii în aplicare a programului de supraveghere a siguranței și acțiunile întreprinse în vederea implementării unui sistem de management al calității.

(31) AAK a explicat că, împreună cu CAC KZ, întreprinde acțiuni de îmbunătățire a supravegherii siguranței în Kazahstan, printre care modificarea necesară a cadrului juridic național, care ar trebui să permită o mai bună separare funcțională între cele două autorități aeronautice competente (AAK și CAC KZ).

(32) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, inclusiv a evaluărilor autorizațiilor de TCO de către agenție și a informațiilor furnizate de AAK, atât înainte, cât și în timpul reuniunii din 16 octombrie 2020, se pare că se depun eforturi semnificative și se înregistrează evoluții în sensul rezolvării problemelor în materie de siguranță din Kazahstan. Comisia, deși recunoaște acțiunile întreprinse până în prezent, va continua să monitorizeze și să evalueze modul în care situația evoluează în continuare. În acest context, Comisia intenționează să efectueze, cu sprijinul agenției și al statelor membre, o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Kazahstan.

(33) Având în vedere elementele de probă menționate anterior cu privire la acțiunile întreprinse de AAK și de CAC KZ și în conformitate cu criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Kazahstan, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

(34) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan cu standardele internaționale de siguranță relevante.

(35) În cazurile în care informații relevante privind siguranța indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, ar putea fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Moldova

(36) Transportatorii aerieni din Moldova, cu excepția a trei transportatori aerieni: *Air Moldova*, *Fly One* și *Aerotranscargo*, au fost incluși în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 în 2019 ([7]).

([6]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/2214 al Comisiei din 8 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii (JO L 334, 9.12.2016, p. 6).

([7]) 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).

(37) La 23 iulie 2020, la cererea Moldovei și în contextul activităților de monitorizare continuă, Comisia și reprezentanții Autorității Aeronautice Civile a Republicii Moldova (denumită în continuare „CAAM") au organizat o reuniune în cursul căreia CAAM a furnizat o prezentare generală a funcțiilor sale, inclusiv privind principiile cheie ale desfășurării activității sale de supraveghere a siguranței. Printre alte informații furnizate de CAAM s-a numărat o prezentare generală a evoluțiilor și a situației actuale a planului său de acțiuni corective ca urmare a observațiilor și recomandărilor rezultate din vizita de evaluare la fața locului efectuată de Uniune în februarie 2019.

(38) În plus, la 31 iulie 2020, ca urmare a reuniunii tehnice, CAAM a furnizat informații suplimentare privind progresele înregistrate în ceea ce privește planul de acțiuni corective menite să corecteze deficiențele în materie de siguranță identificate în cursul vizitei Uniunii de evaluare la fața locului. Pe baza informațiilor furnizate, CAAM pare să fi înregistrat unele progrese în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță. Cu toate acestea, în prezent nu există suficiente elemente de probă care să justifice ridicarea restricțiilor operaționale impuse transportatorilor aerieni din Moldova. Informațiile furnizate cu privire la îmbunătățiri trebuie să fie verificate în continuare, de preferință în timpul unei vizite de evaluare la fața locului efectuate de Uniune în Moldova.

(39) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Moldova, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

(40) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Moldova, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Moldova cu standardele internaționale de siguranță relevante.

(41) În cazurile în care informații relevante privind siguranța indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, ar putea fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Pakistan

(42) *Pakistan International Airlines* a fost inclus în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 în martie 2007 ([8]) și a fost eliminat din anexa respectivă în noiembrie 2007 ([9]).

(43) La 24 iunie 2020, o declarație a ministrului federal al aviației din Pakistan a arătat că un număr important de licențe de pilot emise de Autoritatea Aeronautică Civilă din Pakistan (denumită în continuare „PCAA"), au fost obținute prin mijloace frauduloase.

(44) Acest eveniment, având în vedere, de asemenea, lipsa punerii în aplicare efective a unui sistem de management al siguranței („SMS"), a determinat agenția să suspende autorizațiile de TCO ale *Pakistan International Airlines* și *Vision Air*, cu efect de la 1 iulie 2020. Aparenta lipsă de supraveghere eficientă din partea PCAA în conformitate cu standardele internaționale de siguranță a contribuit la această decizie.

(45) La 1 iulie 2020, Comisia a deschis consultări cu PCAA, în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006. Comisia a solicitat PCAA să furnizeze informații privind răspunsul său la declarația ministrului federal. În special, Comisia a solicitat informații cu privire la supravegherea transportatorilor aerieni înregistrați în Pakistan, inclusiv cu privire la sistemele lor de management al siguranței, precum și dovezi că o situație similară nu este prezentă și în alte sectoare, cum ar fi certificarea echipajului de cabină sau acordarea de licențe pentru inginerii de întreținere.

(46) La 9 iulie și la 25 septembrie 2020 au avut loc reuniuni tehnice cu PCAA pentru a discuta informațiile furnizate și măsurile luate.

(47) PCAA a fost cooperantă și transparentă în relațiile sale cu Comisia. Acesta a informat Comisia că, după ce a examinat situația, a revocat, în cele din urmă, sau a suspendat licențele frauduloase și a luat decizia de a înceta emiterea de noi licențe începând cu sfârșitul lunii iunie 2020. PCAA a informat, de asemenea, că au fost instituite noi norme în domeniul aviației pentru a aborda problemele ridicate și, după caz, au fost luate măsuri de asigurare a respectării

([8]) 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).

([9]) 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).

legislației. În ceea ce privește supravegherea SMS, PCAA a recunoscut că punerea în aplicare a acesteia se află într-un stadiu incipient. Se pare că PCAA trebuie încă să identifice în mod eficace cauzele profunde ale problemelor sale și să le abordeze în mod durabil.

(48) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, inclusiv a informațiilor privind evaluarea autorizației de TCO de către agenție, se pare că PCAA este angajat într-un efort important de punere în aplicare a măsurilor corective necesare pentru a soluționa problemele în materie de siguranță identificate în Pakistan. Comisia, deși recunoaște acțiunile întreprinse până în prezent, va continua să monitorizeze și să evalueze modul în care situația evoluează în continuare. În acest context, Comisia intenționează să efectueze, cu sprijinul agenției și al statelor membre, o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Pakistan.

(49) Având în vedere elementele de probă menționate anterior cu privire la acțiunile întreprinse de PCAA și în conformitate cu criteriile comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Pakistan, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

(50) Prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă în cazul tuturor transportatorilor aerieni certificați în Pakistan, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, statele membre trebuie să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Pakistan cu standardele internaționale de siguranță relevante.

(51) În cazurile în care informații relevante privind siguranța indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, ar putea fi necesară luarea unor măsuri suplimentare de către Comisie, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Rusia

(52) Comisia, agenția și autoritățile competente ale statelor membre au continuat să monitorizeze îndeaproape activitatea în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Rusia care efectuează zboruri pe teritoriul Uniunii, inclusiv prin acordarea de prioritate inspecțiilor la platformă în cazul anumitor transportatori aerieni din Rusia în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(53) La 22 octombrie 2020, reprezentanți ai Comisiei și ai agenției s-au întâlnit cu reprezentanți ai Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse (denumită în continuare „FATA") pentru a examina performanța în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Rusia pe baza rapoartelor de inspecție la platformă desfășurate în perioada 15 aprilie 2019-15 octombrie 2020 și pentru a depista cazurile în care ar trebui consolidate activitățile de supraveghere ale FATA.

(54) Revizuirea inspecțiilor la platformă SAFA asupra transportatorilor aerieni certificați în Rusia nu a evidențiat nicio deficiență de siguranță semnificativă sau recurentă.

(55) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, inclusiv a informațiilor furnizate de FATA în cadrul reuniunii, Comisia consideră că, în acest stadiu, FATA are capacitatea și disponibilitatea necesare pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță. Din aceste motive, nu este necesară o audiere de către Comitetul de Siguranță Aeriană al UE a autorităților aeronautice ruse sau a oricăror transportatori aerieni certificați în Rusia.

(56) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în scopul includerii unor transportatori aerieni din Rusia.

(57) Statele membre trebuie să verifice în continuare respectarea efectivă de către anumiți transportatori aerieni din Rusia a standardelor internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(58) Dacă respectivele inspecții identifică existența unui risc iminent la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia poate impune o interdicție de exploatare respectivilor transportatori aerieni certificați în Rusia și poate să-i includă în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

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

(60) Articolele 5 și 6 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 recunosc necesitatea ca deciziile să fie luate cu rapiditate și, după caz, de urgență, având în vedere implicațiile în materie de siguranță. În consecință, este esențial, în vederea protejării informațiilor sensibile și a pasagerilor, ca deciziile luate în contextul actualizării listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții sau restricții de exploatare pe teritoriul Uniunii să fie publicate și să intre în vigoare imediat după adoptare.

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

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

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 2 decembrie 2020.

Pentru Comisie,
Pentru Președinte,
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei

ANEXA I

„ANEXA A

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția *TAAG Angola Airlines* și *Heli Malongo*, inclusiv			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Necunoscut	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Necunoscut	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Necunoscut	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Necunoscut	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Armenia, inclusiv			**Armenia**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenia
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Armenia
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 069	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	Necunoscut	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 certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (R. D. Congo), inclusiv			**Republica Democratică Congo (R.D. Congo)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din 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	Nr. AOC 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	Nr. AOC 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kârgâzstan, inclusiv			**Kârgâzstan**
AIR COMPANY AIR KG	50	Necunoscut	Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Moldova, cu excepția *Air Moldova, Fly One* și *Aerotranscargo*, inclusiv			**Moldova**
Î.M «VALAN ICC» SRL	MD009	VLN	Moldova
CA «AIM AIR» SRL	MD015	AAM	Moldova
CA «AIR STORK» SRL	MD018	MSB	Moldova
Î M «MEGAVIATION» SRL	MD019	ARM	Moldova
CA «PECOTOX-AIR» SRL	MD020	PXA	Moldova
CA «TERRA AVIA» SRL	MD022	TVR	Moldova
CA «FLY PRO» SRL	MD023	PVV	Moldova
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Necunoscut	Nepal
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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (*Air Operator Certificate* – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
SAURYA AIRLINES	083/2014	Necunoscut	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Principe, inclusiv			**São Tomé și Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé și Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Principe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone			**Sierra Leone**
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv			**Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan"

ANEXA II

„ANEXA B

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

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian („AOC”)	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie ale aeronavelor restricționate	Statul de înmatriculare
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, cu excepția: LET 410 UVP.	Toată flota, cu excepția: D6-CAM (851336).	Comore
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Toate aeronavele de tip Fokker F100 și de tip Boeing B747	Aeronavele de tip Fokker F100, astfel cum se menționează în AOC; aeronavele de tip Boeing B747, astfel cum se menționează în AOC	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Coreea de Nord	Toată flota, cu excepția: a 2 aeronave de tip TU- 204.	Toată flota, cu excepția: P-632, P-633.	Coreea de Nord”

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