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

(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. 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 în lista din anexa A sau 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 („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 contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului (CE) nr. 473/2006 al Comisiei ([3]), cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Armenia, Congo (Brazzaville), Republica Democratică Congo, Republica Dominicană, Guineea Ecuatorială, Kazahstan, Kârgâzstan, Libia, Nepal și Sierra Leone. Totodată, Comisia a informat Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la situația siguranței aviației din Angola, Belarus, Indonezia, Nigeria și Rusia.

(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 („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 efectuate în cadrul Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine („SAFA”), în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([5]).

(8) În plus, agenția a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările terțe vizate de o interdicție de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 474/2006. Totodată, agenția a furnizat informații în legătură cu planurile și cu solicitările de continuare a asistenței și a cooperării tehnice în scopul dezvoltării capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile din țările terțe, pentru a le ajuta să 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 o actualizare privind statutul funcției de alertă a programului SAFA și TCO, precum și statistici actuale legate de 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 și în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor 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. În această privință, Bulgaria a informat Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE în legătură cu acțiunile pe care le-a întreprins cu privire la transportatorii aerieni certificați în Bulgaria.

Transportatorii aerieni din Armenia

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

(13) În octombrie 2019, Comisia a informat Comitetul Aeronautic Civil din Armenia („CAC”) cu privire la anumite preocupări în materie de siguranță legate de transportatorii aerieni certificați de CAC.

(14) În urma audierii CAC de către Comitetul de Siguranță Aeriană al UE în noiembrie 2019, în perioada 3-7 februarie 2020, o echipă de experți ai Comisiei, ai agenției și ai statelor membre („echipa de evaluare”) a efectuat o vizită de evaluare la fața locului din partea Uniunii în Armenia la birourile CAC și la birourile a doi transportatori aerieni certificați în Armenia, și anume *Aircompany Armenia* și *Armenia Airways*.

(15) Potrivit raportului vizitei de evaluare, CAC are o deficiență sistemică în ceea ce privește gestionarea personalului, după cum o demonstrează lipsa procedurilor de stabilire a necesarului de forță de muncă, lipsa procedurilor și a metodologiei de stabilire a cerințelor în materie de pregătire a personalului, precum și de punere în aplicare efectivă a acestora și lipsa de fișe ale posturilor documentate pentru câteva dintre funcțiile ocupate în cadrul CAC și externalizate.

(16) În ceea ce privește în mod specific pregătirea personalului, raportul vizitei de evaluare subliniază seriozitatea deficiențelor identificate la nivelul capacității efective a CAC de a desfășura corect procesul de certificare și de supraveghere a transportatorilor aerieni certificați în Armenia.

([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).

(17) În plus, potrivit raportului vizitei de evaluare, CAC nu dispune de funcția de management al calității necesară pentru a supraveghea administrarea și transpunerea cerințelor juridice, de reglementare și tehnice într-o structură organizațională eficientă și în procese operaționale eficiente.

(18) În ceea ce privește în mod specific departamentul de operațiuni de zbor al CAC, raportul vizitei de evaluare menționează lipsa unui sistem structurat de gestionare a documentelor care să asigure trasabilitatea certificării și faptul că, drept consecință, CAC nu a putut să furnizeze dovezile solicitate cu privire la activitățile efectuate în cadrul certificării inițiale AOC (*Air Operator Certificate* – certificat de operator aerian) a transportatorilor săi aerieni certificați.

(19) În ceea ce privește în mod specific departamentul de navigabilitate al CAC, raportul vizitei de evaluare menționează existența unui plan de supraveghere a organizațiilor de continuitate a navigabilității ale transportatorilor aerieni și a organizațiilor de întreținere autorizate pe care le certifică.

(20) Raportul vizitei de evaluare menționează de asemenea dovezi ale unei activități de supraveghere ineficiente, dat fiind că în cadrul vizitelor la sediile transportatorilor aerieni au ieșit la iveală mai multe probleme la nivelul întreprinderilor, care ar fi trebuit să fie detectate de CAC în cadrul obligațiilor sale de supraveghere.

(21) Pe baza rezultatelor vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii, Comisia a invitat CAC la o audiere în fața Comitetului de Siguranță Aeriană al UE la 12 mai 2020. Cu această ocazie, Comitetul de Siguranță Aeriană al UE a audiat și următorii transportatori aerieni: *Aircompany Armenia*, *Atlantis Armenian Airlines*, *Atlantis European Airways*, *Armenia Airways*, *Armenian Helicopters* și *Skyball*.

(22) În cadrul audierii, CAC a informat Comitetul de Siguranță Aeriană al UE cu privire la măsurile de îmbunătățire a siguranței adoptate de la ultima sa înfățișare în fața acestui comitet, în noiembrie 2019, și și-a subliniat angajamentul de a continua pe această cale, dar și de a face eforturi suplimentare de îmbunătățire a supravegherii siguranței în Armenia. S-a subliniat în mod special sprijinul acordat CAC în această privință de către guvernul armean. În plus, în cursul audierii au fost evidențiate eforturile considerabile depuse pentru a permite asistența tehnică și cooperarea cu alte state și organizații internaționale.

(23) În privința observațiilor din raportul vizitei de evaluare, CAC a furnizat detalii referitoare la măsurile luate în legătură cu structura organizațională CAC în urma vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii. S-au menționat în mod special măsurile referitoare la îmbunătățirea gestionării personalului, ameliorările la nivelul departamentului de operațiuni de zbor al CAC și al procesului său de certificare AOC, precum și la nivelul pregătirii inspectorilor CAC. În plus, CAC a oferit detalii cu privire la eforturile depuse în vederea elaborării unui manual de management integrat și a creării unui sistem intern de gestionare a documentelor electronice.

(24) Comitetului de Siguranță Aeriană al UE i s-a atras atenția în mod special asupra eforturilor depuse în vederea demarării, în cooperare cu Comisia și cu statele membre ale UE, a unei recertificări a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Armenia, combinate cu sprijinul relevant acordat în vederea pregătirii la locul de muncă a personalului CAC.

(25) În plus, CAC a subliniat rezultatele eforturilor depuse pentru revocarea AOC-urilor transportatorilor aerieni certificați în Armenia despre care se consideră că nu mai respectă standardele internaționale de siguranță a aviației.

(26) Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE admit că situația actuală este rezultatul unei perioade îndelungate de ineficiență și de neglijență. De asemenea, Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE recunosc eforturile depuse și încurajează CAC să continue pe această cale. Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE recunosc importanța angajamentului guvernului armean în această privință și își exprimă, de asemenea, angajamentul de a susține și de a coopera cu CAC în eforturile pe care le depune. Comisia și Comitetul de Siguranță Aeriană al UE salută capacitatea personală și angajamentul președintelui CAC de a continua aceste eforturi.

(27) Cu toate acestea, pe baza tuturor dovezilor disponibile și în special în urma vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii, trebuie să se concluzioneze că sunt insuficiente capacitățile CAC de supraveghere a activităților de aviație din Armenia și că nu respectă standardele internaționale minime de siguranță aplicabile. Pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță actuale, va fi necesară îmbunătățirea în continuare a capacităților CAC. În prezent, deficiențele semnificative identificate la nivelul gestionării personalului, al pregătirii acestuia, al funcției de management al calității, combinate cu activitățile de certificare inadecvate și cu supravegherea ineficace a transportatorilor aerieni dovedesc că nu există suficientă capacitate în cadrul CAC pentru a pune în aplicare standardele internaționale de siguranță relevante și că nu poate asigura, prin capacitatea sa de supraveghere, că operațiunile transportatorilor aerieni pe care i-a certificat sunt desfășurate încontinuu în conformitate cu standardele internaționale de siguranță relevante.

(28) *Aircompany Armenia* exploatează o flotă de două aeronave Boeing B737. Potrivit celor declarate de societate, ea este strâns legată de *Georgian Airways*, un transportator aerian certificat în Georgia cu care *Aircompany Armenia* are acorduri administrative și operaționale solide. În această privință, vizita de evaluare la fața locului din partea Uniunii a constatat că pregătirea piloților *Aircompany Armenia* fusese efectuată conform procedurilor *Georgian Airways* în locul procedurilor proprii.

(29) Vizita de evaluare la fața locului din partea Uniunii a constatat că personalul *Aircompany Armenia* cunoaște sistemele și manualele disponibile pentru gestionarea diferitelor operațiuni. Majoritatea problemelor sau a deficiențelor identificate în timpul vizitei sunt legate de claritatea procedurilor și de controlul activităților subcontractate, desfășurate în principal de *Georgian Airways*.

(30) Este totodată clar că sistemul de monitorizare a conformării din cadrul *Aircompany Armenia* trebuie dezvoltat în continuare pentru a se asigura identificarea cazurilor de neconformare cu reglementările naționale și cu dispozițiile din manualul de operațiuni aprobat, inclusiv în ceea ce privește sistemul de ținere a evidențelor.

(31) În cursul audierii de către Comitetul de Siguranță Aeriană al UE, *Aircompany Armenia* a furnizat detalii cu privire la măsurile luate pentru a da curs observațiilor și recomandărilor vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii, precizând că șase dintre cele șapte observații au fost abordate. Cu toate acestea, nu s-a furnizat nicio probă în acest sens.

(32) *Atlantis Armenian Airlines* este un transportator aerian armean care exploatează o aeronavă Let L-410. În cursul audierii, transportatorul aerian a făcut o prezentare generală a societății, inclusiv a resurselor disponibile, a planului de dezvoltare a flotei, a sistemului său de management al siguranței și a programului său de monitorizare a datelor de zbor.

(33) *Atlantis European Airways* exploatează o flotă de trei aeronave Airbus A320. În cursul audierii, transportatorul aerian a prezentat misiunea societății, structura organizațională, planul de pregătire a personalului și rezultatele SAFA din ultimul an. În plus, s-au furnizat informații cu privire la rezultatele auditului TCO AESA al transportatorului aerian.

(34) *Armenia Airways* este un transportator aerian certificat din Armenia a cărui flotă este constituită dintr-o aeronavă britanică Aerospace Bae-146-300.

(35) În timpul vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii, echipa de evaluare a identificat mai multe deficiențe care necesită o atenție imediată, mai exact în ceea ce privește înregistrarea și urmărirea auditurilor, precum și constatările auditului. Echipa de evaluare a găsit totodată dovezi ale ineficienței sistemului de management al calității și, având în vedere planurile de dezvoltare ale societății *Armenia Airways*, ar trebui să se depună eforturi pentru a institui un sistem de monitorizare a conformării care să fie pe deplin funcțional, astfel încât să se identifice orice deficiențe care ar putea afecta operațiunile și să se asigure conformarea cu manualul de operațiuni aprobat. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită pregătirii piloților, pentru a se asigura competența echipajelor acestei societăți.

(36) În cursul audierii, *Armenia Airways* a făcut o prezentare generală a transportatorului aerian și a prezentat măsurile luate în urma vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii. Potrivit informațiilor furnizate în timpul audierii, toate observațiile formulate de echipa de evaluare au fost abordate, cu excepția a două dintre ele, cu care transportatorul aerian nu a fost de acord. Cu toate acestea, nu s-a furnizat nicio probă în acest sens.

(37) *Armenian Helicopters* este un transportator aerian privat cu elicopterul din Armenia, care efectuează zboruri charter interne și internaționale și transporturi de urgență medicală. În cursul audierii, transportatorul aerian a prezentat structura și funcționarea sistemului său de management al siguranței.

(38) *Skyball* este un transportator aerian armean care operează un balon cu aer cald. În cursul audierii, transportatorul aerian a făcut o prezentare generală a organizării și a activităților sale, inclusiv oferind informații despre sistemul său de management al siguranței.

(39) Niciuna dintre informațiile sau probele furnizate de transportatorii aerieni înaintea sau în timpul audierii nu a oferit Comisiei și Comitetului de Siguranță Aeriană al UE asigurarea că riscurile prezentate de nesupravegherea siguranței de către CAC ar putea fi reduse prin sistemele proprii de conformare și de siguranță ale transportatorilor aerieni.

(40) 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 Armenia, există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatorii aerieni certificați în Armenia în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

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

Transportatorii aerieni din Congo (Brazzaville)

(42) Transportatorii aerieni din Congo (Brazzaville) au fost incluși în 2009 în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([6]).

(43) Prin scrisoarea din 19 decembrie 2019, Comisia a solicitat *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)* („ANAC Congo") o listă de documente cu privire la structura acesteia, sistemul de supraveghere și activitățile sale, inclusiv la măsurile de asigurare a respectării legislației luate începând cu 2017, precum și lista curentă a titularilor de AOC și a aeronavelor înmatriculate.

(44) La 5 februarie 2020, ANAC Congo a transmis informațiile solicitate. ANAC Congo a informat totodată Comisia că, de la ultima actualizare transmisă Comisiei, au fost revocate AOC-urile transportatorilor aerieni *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Airlines S.A.* și *Mistral Aviation* și că a fost certificat un nou transportator aerian, *Société Nouvelle Air Congo* (AOC nr. CG-CTA 004). Cu toate acestea, ANAC Congo nu a furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestui transportator aerian este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță. Întrucât ANAC Congo nu a demonstrat că dispune de suficientă capacitate pentru a pune în aplicare și pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea unui AOC acestui nou transportator aerian nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.

(45) Comisia ia act de faptul că misiunea coordonată de validare a OACI, care a avut loc în iunie 2019, a raportat că punerea efectivă în aplicare a standardelor internaționale de siguranță în Congo (Brazzaville) a crescut la 66,99 %. Deși ANAC Congo a înregistrat progrese clare în ceea ce privește capacitățile sale de supraveghere a siguranței, progresele respective trebuie verificate printr-o vizită de evaluare la fața locului din partea Uniunii la sediul ANAC Congo și al anumitor transportatori aerieni certificați în Congo (Brazzaville), înainte de a se avea în vedere luarea unei decizii cu privire la eliminarea unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

(46) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni din Congo (Brazzaville) care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată pentru a include *Société Nouvelle Air Congo* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a elimina *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Arlines S.A.* și *Mistral Aviation* din anexa respectivă.

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

Transportatori aerieni din Republica Democratică Congo

(48) Transportatorii aerieni din Republica Democratică Congo au fost incluși în 2006 în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([7]).

(49) În cadrul activităților sale de monitorizare continuă, la 22 aprilie 2020, Comisia a solicitat *Autorité de l'Aviation Civile of the Democratic Republic of Congo* („AAC/RDC") să îi furnizeze o listă a tuturor titularilor de AOC certificați în Republica Democratică Congo.

([6]) Regulamentul (CE) nr. 1144/2009 al Comisiei din 26 noiembrie 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 312, 27.11.2009, p. 16).

([7]) Regulamentul (CE) nr. 910/2006 al Comisiei din 20 iunie 2006 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 (JO L 168, 21.6.2006, p. 16).

(50) La 6 mai 2020, AAC/RDC a informat Comisia că, de la ultima actualizare pe care o trimisese Comisiei, a fost certificat un nou transportator aerian, *Mwant Jet* (AOC nr. AAC/DG/OPS-09/09). La 13 mai 2020, autoritatea a informat și că transportatorii aerieni *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo Airlines*, *Mango Airlines*, *Serve Air*, și *Will Airlift* și-au încetat operațiunile de zbor, aceștia nefiind vreodată titulari de AOC. Autoritatea a informat deopotrivă Comisia că transportatorii aerieni *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair* și *Transair Cargo Services* nu dețin AOC și că sunt în prezent în curs de certificare. În fine, autoritatea a informat Comisia că s-a schimbat numele transportatorului aerian *Services Air* și că respectivul transportator aerian deține în prezent un AOC sub numele de *Serve Air Cargo*. Întrucât AAC/RDC nu a demonstrat că dispune de suficientă capacitate pentru a pune în aplicare și pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea unui AOC acestui nou transportator aerian nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.

(51) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni din Republica Democratică Congo care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată pentru a include *Mwant Jet* și *Serve Air Cargo* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a elimina *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo airlines*, *Mango Airlines*, *Will Airlift*, *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair*, *Transair Cargo Services*, *Serve Air* și *Services Air* din anexa respectivă.

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

Transportatori aerieni din Republica Dominicană

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

(54) La 15 aprilie 2019, în urma deficiențelor în materie de siguranță identificate de agenție în cadrul procesului de acordare a autorizației de TCO și pe baza analizei inspecțiilor la rampă efectuate în cadrul programului SAFA, Comisia a lansat, în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006, consultări cu *Instituto Dominicano de Aviación Civil* („IDAC").

(55) Între 27 și 31 ianuarie 2020, o echipă de experți ai Comisiei, ai agenției și ai statelor membre („echipa de evaluare") a efectuat o vizită de evaluare la fața locului din partea Uniunii în Republica Dominicană la birourile IDAC.

(56) IDAC pare a fi o entitate bine organizată, cu suficient personal și finanțată corespunzător, care din 2018 a început să implementeze tehnici moderne de management al siguranței aeronautice, adoptând o abordare bazată pe managementul siguranței sau pe performanțe, în completarea activităților de supraveghere mai tradiționale bazate pe respectarea reglementărilor. Cadrul legislativ (Legea aviației și reglementările tehnice – RAD) pare să integreze corespunzător toate domeniile vizate de anexele la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, și este modificat în mod regulat.

(57) Echipa de evaluare a concluzionat că IDAC dispune de capacitățile necesare pentru a supraveghea activitățile de aviație din Republica Dominicană. Deși sunt necesare mai multe îmbunătățiri la nivelul IDAC în ceea ce privește eficacitatea asigurării respectării legii, la momentul vizitei, echipa de evaluare nu identificat nicio problemă semnificativă în materie de siguranță nici din ceea ce a examinat la birourile IDAC și nici din ceea ce a observat în cursul vizitelor la sediul mai multor transportatori aerieni. Cu toate acestea, echipa de evaluare a constatat că, în prezent, IDAC nu clasifică constatările în funcție de cât sunt de grave pentru siguranța aeronautică și, prin urmare, atât constatările (cu orice nivel al impactului asupra siguranței), cât și simplele observații sunt gestionate la fel în procesul de luare a măsurilor în urma constatărilor. Prin urmare, nu s-a putut demonstra că IDAC sau transportatorii aerieni afectați acordă prioritatea necesară constatărilor critice din punctul de vedere al siguranței.

(58) Deși această situație are un potențial efect negativ asupra asigurării respectării legii, punctele forte ale sistemului, sub raportul resurselor și al reglementărilor, arată că sunt prezente condițiile necesare pentru îmbunătățirea viitoare, iar deficiențele identificate nu indică existența unei caracteristici critice care poate bloca îmbunătățirea.

(59) La 15 aprilie 2020, IDAC a transmis Comisiei un plan de acțiune menit să remedieze deficiențele constatate și raportate de echipa de evaluare. Comisia consideră că, dacă sunt puse în aplicare corespunzător în termenul propus, acțiunile planificate ar trebui să soluționeze problemele identificate. IDAC ar trebui să furnizeze Comisiei actualizări periodice cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a respectivelor acțiuni planificate.

(60) 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.

(61) 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 ar trebui să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Republica Dominicană cu standardele internaționale de siguranță relevante.

(62) Dacă există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatorii aerieni din Guineea Ecuatorială

(63) Transportatorii aerieni din Guineea Ecuatorială au fost incluși în 2006 în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([8]).

(64) În urma vizitei de evaluare la fața locului din partea Uniunii care a avut loc în octombrie 2017 și în urma audierii de către Comitetul de Siguranță Aeriană al UE din noiembrie 2017, *Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial* („AAGE") a înștiințat Comisia, în decembrie 2018, că este interesată să redeschidă dialogul pe tema modificării anexei A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește toți transportatorii aerieni certificați în Guineea Ecuatorială.

(65) La cerere, AAGE a prezentat Comisiei informații cu privire la îmbunătățirile aduse sistemului său de supraveghere a siguranței. Pe baza informațiilor primite, Comisia a luat act de progresele făcute, însă a constatat că rămân anumite deficiențe legate de aspecte fundamentale, precum analiza cauzelor, o componentă-cheie pentru prevenirea reapariției neconformităților.

(66) La 10 martie 2020, Comisia, agenția, statele membre și reprezentanții AAGE au avut o reuniune tehnică, în cursul căreia AAGE a furnizat informații cu privire la activitățile sale de supraveghere și la evoluția planului de acțiuni corective elaborat în 2017. În plus, AAGE a informat Comisia că flotele operaționale ale societăților *Ceiba Intercontinental* și *Cronos Airlines* au fost reduse la o singură aeronavă de dimensiuni medii pentru fiecare.

(67) Întrucât informațiile disponibile în prezent sunt insuficiente pentru a înlătura îndoielile cu privire la deficiențele existente, ar trebui să se organizeze o nouă vizită de evaluare la fața locului din partea Uniunii pentru a se verifica amănunțit capacitatea Guineei Ecuatoriale de a asigura o supraveghere eficace a siguranței.

(68) Prin urmare, pe baza informațiilor disponibile în prezent, 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 Guineea Ecuatorială, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

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

Transportatori aerieni din Kazahstan

(70) Transportatorii aerieni din Kazahstan au fost eliminați în 2016 din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([9]).

([8]) 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).

([9]) 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).

(71) În cadrul activităților de monitorizare continuă desfășurate după eliminarea Kazahstanului din lista transportatorilor aerieni care nu îndeplinesc standardele de siguranță, prin scrisoarea din 10 februarie 2020, Comisia a informat Comitetul Aeronautic Civil din Kazahstan („CAC KZ") cu privire la anumite preocupări în materie de siguranță legate de transportatorii aerieni certificați de CAC KZ, în special în privința *BEK Air*.

(72) La 28 februarie 2020, CAC KZ și *Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company* (AAK) au informat Comisia referitor la activitățile de supraveghere desfășurate în privința transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan în ultimii trei ani, precum și la supravegherea transportatorului aerian *BEK Air*. În acest context, Comisia a solicitat probe ale capacității continue a Kazahstanului de a asigura o supraveghere eficace a siguranței.

(73) În ceea ce privește în mod special transportatorul aerian *BEK Air*, la 21 aprilie 2020, certificatul de operator aerian al acestui transportator aerian a fost revocat. AOC-ul unui alt transportator aerian, *Azee Air*, a fost suspendat până la desfășurarea unor noi activități de supraveghere.

(74) Deși recunoaște măsurile luate recent de AAK pentru a-și consolida capacitatea de supraveghere a siguranței, pe baza analizei documentației și a informațiilor furnizate, Comisia a decis să deschidă consultările cu CAC KZ și cu AAK în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

(75) 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 Kazahstan, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

(76) 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 ar trebui să verifice în continuare conformarea efectivă a transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan cu standardele internaționale de siguranță relevante.

(77) Dacă există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Kârgâzstan

(78) Transportatorii aerieni din Kârgâzstan au fost incluși în 2006 în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([10]).

(79) La 2 august 2019, Comisia a solicitat Agenției Aviației Civile din Republica Kârgâzstan („CAA KG") o listă de documente cu privire la structura acesteia, sistemul de supraveghere și activitățile sale, inclusiv la măsurile de asigurare a respectării legislației luate începând cu 2017, precum și lista curentă a titularilor de AOC și a aeronavelor înmatriculate.

(80) La 10 septembrie 2019, CAA KG a transmis informațiile solicitate. CAA KG a informat totodată Comisia că, de la ultima actualizare transmisă Comisiei, au fost revocate AOC-urile transportatorilor aerieni *Air Bishkek, Central Asian Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kyrgyzstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air* și *Valor Air* și că a fost certificat un nou transportator aerian, *Air Company Air KG* (AOC nr. 50). Întrucât CAA KG nu a demonstrat că dispune de suficientă capacitate pentru a pune în aplicare și pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea unui AOC acestui nou transportator aerian nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.

(81) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni din Kârgâzstan care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată pentru a include *Air Company Air KG* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a elimina *Air Bishkek, Central Asian Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kyrgyzstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air* și *Valor Air* din anexa respectivă.

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

([10]) Regulamentul (CE) nr. 1543/2006 al Comisiei din 12 octombrie 2006 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 910/2006 (JO L 283, 14.10.2006, p. 27).

Transportatorii aerieni din Libia

(83) Transportatorii aerieni din Libia au fost incluși în 2014 în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([11]).

(84) În cadrul activităților sale de monitorizare continuă, la 22 aprilie 2020, Comisia a solicitat Autorității Aeronautice Civile din Libia („LCAA") să îi furnizeze o listă a tuturor titularilor de AOC certificați în Libia.

(85) La 4 mai 2020, LCAA a informat Comisia că a fost revocat AOC-ul transportatorului aerian *Ghadames Air Transport* și că au fost certificați noi transportatori aerieni, și anume *Al Maha Aviation* (AOC nr. 030/18) și *Libyan Wings Airlines JSC* (AOC nr. 029/15). Întrucât LCAA nu a demonstrat o capacitate suficientă pentru a pune în aplicare și pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea de AOC-uri acestor noi transportatori aerieni nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.

(86) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Libia, lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată pentru a include *Al Maha Aviation* și *Libyan Wings Airlines JSC* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a elimina *Ghadames Air Transport* din respectiva anexă.

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

Transportatorii aerieni din Nepal

(88) Transportatorii aerieni din Nepal au fost incluși în 2013 în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([12]).

(89) În cadrul activităților sale de monitorizare continuă, la 22 aprilie 2020, Comisia a solicitat Autorității Aeronautice Civile din Nepal („CAAN") să îi furnizeze o listă a tuturor titularilor de AOC certificați în Nepal.

(90) La 3 mai 2020, CAAN a informat Comisia că a fost revocat AOC-ul transportatorului aerian *Air Kasthamandap* și că au fost certificați noi transportatori aerieni, și anume *Heli Everest* (AOC nr. 086/2016) și *Kailash Helicopter Services* (AOC nr. 087/2018). CAAN a anunțat totodată că *Muktinath Airlines* și-a schimbat numele în *Prabhu Helicopters*. Întrucât CAAN nu a demonstrat o capacitate suficientă pentru a pune în aplicare și pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea de AOC-uri acestor noi transportatori aerieni nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.

(91) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Nepal, lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată pentru a include *Heli Everest* și *Kailash Helicopter Services* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a elimina *Air Kasthamandap* din respectiva anexă.

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

Transportatori aerieni din Sierra Leone

(93) Transportatorii aerieni din Sierra Leone au fost incluși în 2006 în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ([13]).

([11]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1318/2014 al Comisiei din 11 decembrie 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 355, 12.12.2014, p. 8).

([12]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1264/2013 al Comisiei din 3 decembrie 2013 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 326, 6.12.2013, p. 7).

([13]) Regulamentul (CE) nr. 910/2006 al Comisiei din 20 iunie 2006 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 (JO L 168, 21.6.2006, p. 16).

(94) În cadrul activităților sale de monitorizare continuă, la 22 aprilie 2020, Comisia a solicitat Autorității Aeronautice Civile din Sierra Leone („SLCAA") să îi furnizeze o listă a tuturor titularilor de AOC certificați în Sierra Leone.

(95) La 2 mai 2020, SLCAA a informat Comisia că au fost revocate AOC-urile transportatorilor aerieni *Air Rum, Destiny air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services* și *Teebah Airways* și că, în prezent, nu există niciun titular de AOC în Sierra Leone.

(96) Întrucât SLCAA nu a demonstrat că dispune de suficientă capacitate pentru a pune în aplicare și pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță relevante, eliberarea de AOC-uri oricăror noi transportatori aerieni nu garantează respectarea corespunzătoare a standardelor internaționale de siguranță.

(97) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că lista transportatorilor aerieni din Sierra Leone care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui modificată pentru a elimina transportatorii aerieni *Air Rum, Destiny Air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services* și *Teebah Airways* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

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

(99) 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.

(100) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului UE pentru siguranța aeriană 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 iunie 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

[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
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
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)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Necunoscut	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 (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din 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."