32006R0474

23.3.2006 JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE L 84/14

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 privind stabilirea unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și informarea 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 3,

întrucât:

(1) Capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 (denumit în continuare „regulamentul de bază") stabilește procedurile de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității, precum și proceduri care permit statelor membre, în anumite circumstanțe, să adopte măsuri excepționale de impunere a interdicțiilor de exploatare pe teritoriul lor.

(2) În conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din regulamentul de bază, fiecare stat membru a comunicat Comisiei identitatea transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul lor, împreună cu motivele care au condus la adoptarea acestor interdicții, precum și orice alte informații relevante.

(3) Comisia a informat toți transportatorii în cauză, fie direct, fie, atunci când acest lucru nu a fost posibil, prin autoritățile responsabile de supravegherea lor reglementară, arătând principalele fapte și considerații care stau la baza deciziei de a le impune o interdicție de exploatare în cadrul Comunității.

(4) În conformitate cu articolul 7 din regulamentul de bază, Comisia a dat transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de către statele membre, de a prezenta comentarii scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei în termen de 10 zile lucrătoare și în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană [2].

(5) Criteriile comune luate în considerare în cazul unei interdicții de operare din motive de siguranță la nivel comunitar sunt prezentate în anexa la regulamentul de bază.

Air Bangladesh

(6) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță din partea transportatorului Air Bangladesh cu privire la o anumită aeronavă din flota sa. Aceste deficiențe au fost identificate în timpul inspecțiilor la sol efectuate de către Germania în cadrul programului SAFA [3].

(7) Air Bangladesh nu a răspuns corespunzător și la timp unei anchete întreprinse de autoritatea aviatică civilă din Germania referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de transparență și de comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns la corespondența inițiată de acest stat membru. Până în prezent, Germania nu a avut posibilitatea să verifice dacă deficiențele de siguranță au fost remediate.

(8) Autoritățile din Bangladesh responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului Air Bangladesh nu au exercitat o supraveghere adecvată a unei anumite aeronave folosite de acest transportator, în conformitate cu obligațiile ce le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

(9) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Air Bangladesh ar trebui să fie supus unei restricții de exploatare stricte și inclus în anexa B.

Air Koryo

(10) Există probe verificate ale unor grave deficiențe de siguranță din partea transportatorului Air Koryo. Aceste deficiențe au fost identificate de Franța și Germania în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA [4].

---

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

[2] Înființat în temeiul articolului 12 al Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile (JO L 373, 31.12.1991, p. 4).

[3] LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

[4] DGAC/F 2000-210
Nu există trimitere pentru o altă inspecție efectuată de Germania în cadrul programului SAFA.

(11) Pe parcursul altor inspecții la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([1]) a fost identificată o incapacitate persistentă a transportatorului Air Koryo de a remedia deficiențele comunicate anterior de Franța.

(12) Informații cu probe și legate de un incident grav comunicate de Franța arată deficiențe sistemice și latente în materie de siguranță ale transportatorului Air Koryo.

(13) Air Koryo a demonstrat lipsa capacității de a remedia aceste deficiențe de siguranță.

(14) Air Koryo nu a răspuns corespunzător și la timp unei anchete întreprinse de autoritatea aviatică civilă din Franța referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de transparență sau comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns la corespondența inițiată de acest stat membru.

(15) Planul de măsuri corective prezentat de Air Koryo ca răspuns la solicitarea Franței nu a fost adecvat și suficient pentru a remedia gravele deficiențe de siguranță identificate.

(16) Autoritățile din Republica Populară Democrată Coreeană responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului Air Koryo nu au exercitat o supraveghere adecvată a acestui transportator, în conformitate cu obligațiile ce le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

(17) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Air Koryo nu îndeplinește standardele de siguranță relevante.

Ariana Afghan Airlines

(18) Există probe verificate privind grave deficiențe de siguranță ale anumitor aeronave exploatate de transportatorul Ariana Afghan Airlines. Aceste deficiențe au fost identificate de Germania în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([2]).

(19) Ariana Afghan Airlines a demonstrat lipsa capacității de a remedia aceste deficiențe de siguranță.

(20) Ariana Afghan Airlines nu a răspuns corespunzător și la timp unei anchete întreprinse de autoritatea aviatică civilă din Germania referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns adecvat la corespondența inițiată de acest stat membru.

([1]) DGAC/F-2000-895

([2]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

(21) Autoritățile competente din Afganistan, unde este înmatriculată aeronava folosită de Ariana Afghan Airlines, nu au exercitat o supraveghere pe deplin adecvată a aeronavelor folosite de acest transportator, în conformitate cu obligațiile ce le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

(22) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Ariana Afghan Airlines nu îndeplinește standardele de siguranță relevante pentru toate aeronavele pe care le exploatează, cu excepția aeronavei A310, cu numărul de înmatriculare F-GYYY, care este înmatriculată în Franța și face obiectul supravegherii autorităților franceze.

BGB Air

(23) Există probe verificate ale unor deficiențe de siguranță grave din partea transportatorului BGB Air. Aceste deficiențe au fost identificate de Italia în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([3]).

(24) BGB Air a demonstrat lipsa de capacitate sau de voință de a remedia deficiențele de siguranță, după cum o demonstrează prezentarea unei autoevaluări în materie de norme OACI pe baza listei de control a exploatatorilor străini (Foreign Operator Check List) furnizate de Italia, care s-a dovedit neconformă cu rezultatele inspecțiilor SAFA efectuate ulterior.

(25) BGB Air nu a răspuns corespunzător și la timp unei anchete întreprinse de autoritatea aviatică civilă din Italia referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de transparență sau comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns la o parte din corespondența inițiată de acest stat membru.

(26) Nu există dovezi privind aplicarea unui plan adecvat de măsuri corective prezentat de BGB Air pentru a remedia gravele deficiențe de siguranță, ca răspuns la solicitarea Italiei.

(27) Autoritățile din Kazahstan responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului BGB Air nu au cooperat pe deplin cu autoritatea aviatică civilă din Italia atunci când au apărut temeri legate de siguranța activităților BGB Air, transportator certificat în acest stat, după cum o demonstrează absența răspunsului la corespondența expediată de acest stat membru.

(28) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul BGB Air nu îndeplinește standardele de siguranță relevante.

([3]) ENAC-IT-2005-237

Buraq Air

(29) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță ale transportatorului Buraq Air cu privire la activitățile sale de transport de mărfuri. Aceste deficiențe au fost identificate de către Suedia și Țările de Jos în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([1]).

(30) Buraq Air nu a răspuns corespunzător și la timp unei anchete întreprinse de autoritatea aviatică civilă din Germania referitor la siguranța activităților de transportul de mărfuri, arătând lipsă de transparență sau comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns la corespondența inițiată de acest stat membru.

(31) Autoritățile din Libia responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului Buraq Air nu au exercitat supravegherea adecvată a activităților de transport de mărfuri ale acestui transportator, în conformitate cu obligațiile ce le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

(32) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Buraq Air ar trebui să fie supus unei restricții de exploatare stricte și inclus în anexa B.

Air Service Comores

(33) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță din partea transportatorului Air Service Comores. Aceste deficiențe au fost identificate de un stat membru, Franța, în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([2]).

(34) Nu există dovezi privind aplicarea unui plan adecvat de măsuri corective prezentat de Air Service Comores pentru a remedia gravele deficiențe de siguranță identificate, ca răspuns la solicitarea Franței.

(35) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului Air Service Comores au demonstrat lipsa capacității de a remedia aceste deficiențe de siguranță.

(36) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului Air Service Comores nu au cooperat la timp cu autoritatea aviatică civilă din Franța atunci când au apărut temeri legate de siguranța activităților unui transportator licențiat sau certificat în acest stat.

(37) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Air Service Comores nu îndeplinește standardele de siguranță relevante.

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47

([2]) DGAC/F-2005-1222

GST Aero Air Company

(38) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță din partea transportatorului GST Aero Air Company. Aceste deficiențe au fost identificate de Italia în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([3]).

(39) GST Aero Air Company a demonstrat lipsa de capacitate sau de voință de a remedia deficiențele de siguranță.

(40) GST Aero Air Company nu a răspuns corespunzător și la timp unei anchete întreprinse de autoritatea aviatică civilă din Italia referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de transparență sau comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns la corespondența inițiată de acest stat membru.

(41) Nu există dovezi privind aplicarea unui plan adecvat de măsuri corective prezentat de GST Aero Air Company pentru a remedia gravele deficiențe de siguranță, ca răspuns la solicitarea Italiei.

(42) Autoritățile din Kazahstan responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului GST Aero Air Company nu au cooperat pe deplin cu autoritatea aviatică civilă din Italia atunci când au apărut temeri legate de siguranța activităților unui transportator licențiat sau certificat în acest stat, după cum o demonstrează răspunsurile sumare la corespondența expediată de Italia.

(43) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul GST Aero Air Company nu îndeplinește standardele de siguranță relevante.

Phoenix Aviation

(44) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Kârgâzstan au demonstrat o capacitate insuficientă de a pune în aplicare și de a menține standardele de siguranță relevante cu privire la Phoenix Aviation. Deși certificatul de operator aerian al transportatorului Phoenix Aviation a fost emis de Kârgâzstan, există dovezi care arată că acest transportator își are sediul principal de activitate în Emiratele Arabe Unite (EAU), contrar cerințelor din anexa 6 la Convenția de la Chicago. Raportul factual al „US National Transportation Safety Board” ([4]) referitor la un accident al zborului Kam Air 904, care a fost operat de Phoenix Aviation, afirmă că Phoenix Aviation are sediul principal în EAU.

([3]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

([4]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2 March 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

(45) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Phoenix Aviation nu îndeplinește standardele de siguranță relevante.

Phuket Airlines

(46) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță ale anumitor aeronave exploatate de transportatorul Phuket Airlines. Aceste deficiențe au fost identificate de către statele membre Regatul Unit și Țările de Jos în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([1]).

(47) Phuket Airlines a demonstrat lipsa capacității de a remedia aceste deficiențe de siguranță.

(48) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Thailanda nu au cooperat pe deplin cu autoritatea aviatică civilă din Țările de Jos atunci când au apărut temeri legate de siguranța activităților transportatorului Phuket Airlines certificat în acest stat, după cum demonstrează absența unor răspunsuri pertinente în corespondența cu acest stat membru.

(49) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Phuket Airlines nu îndeplinește standardele de siguranță relevante.

Reem Air

(50) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță ale anumitor aeronave exploatate de transportatorul Reem Air. Aceste deficiențe au fost identificate de către Țările de Jos în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([2]).

(51) Pe parcursul inspecțiilor la sol ulterioare efectuate în cadrul programului SAFA ([3]), Țările de Jos au confirmat incapacitatea persistentă a transportatorului Reem Air de a remedia deficiențele respective.

(52) Reem Air a demonstrat lipsa capacității sau dorinței de a remedia aceste deficiențe de siguranță.

(53) Reem Air nu a răspuns corespunzător și la timp unei anchete întreprinse de autoritatea aviatică civilă din Țările de Jos referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de transparență sau comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns la corespondența inițiată de acest stat membru.

(54) Nu există dovezi privind aplicarea unui plan adecvat de măsuri corective prezentat de Reem Air pentru a remedia gravele deficiențe de siguranță, ca răspuns la solicitarea Țărilor de Jos.

(55) Autoritățile din Kârgâzstan responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului Reem Air nu au exercitat o supraveghere pe deplin adecvată a acestui transportator în conformitate cu obligațiile ce le revin în temeiul Convenției de la Chicago, după cum o demonstrează persistența unor grave deficiențe de siguranță. În plus, informațiile furnizate Comisiei de către Reem Air în timpul audierii acestei companii au demonstrat că, deși certificatul său de operator aerian a fost emis de Kârgâzstan, acest transportator are sediul principal al activității în Emiratele Arabe Unite (EAU), contrar cerințelor anexei 6 la Convenția de la Chicago.

(56) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Reem Air nu îndeplinește standardele de siguranță relevante.

Silverback Cargo Freighters

(57) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță ale anumitor aeronave exploatate de transportatorul Silverback Cargo Freighters. Aceste deficiențe au fost identificate de către Belgia în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([4]).

(58) Silverback Cargo Freighters, care asigură și întreținerea (verificările A&B) propriilor aeronave, nu a răspuns corespunzător unei anchete întreprinse de autoritatea aviatică civilă din acest stat membru referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de transparență sau comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns pertinent la solicitările acestui stat membru.

(59) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Silverback Cargo Freighters nu îndeplinește standardele de siguranță relevante.

([1]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

([2]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([3]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

([4]) BCAA-2005-36

Transportatori aerieni din Republica Democratică Congo

(60) În pofida eforturilor lor, autoritățile aviatice civile din Republica Democratică Congo („RDC") au dificultăți persistente în a pune în aplicare și a menține standardele de siguranță relevante, după cum o demonstrează raportul sumar de audit al Direcției Aviației Civile din Republica Democratică Congo (Kinshasa, 11-18 iunie 2001), din cadrul programului universal de auditare a supravegherii siguranței (USOAP) al OACI. În special, în prezent nu funcționează niciun sistem de certificare a operatorilor aerieni.

(61) Autoritățile din RDC responsabile de supravegherea reglementară au demonstrat, în consecință, lipsa capacității de a asigura o supraveghere adecvată a siguranței.

(62) Se impune o interdicție de exploatare asupra transportatorului Central Air Express, din cauza deficiențelor dovedite în raport cu standardele internaționale de siguranță și absenței colaborării cu un stat membru.

(63) Belgia [1] și Hewa Bora Airways (HBA) au furnizat informații care arată că, în cazul HBA, deficiențele constatate în trecut de autoritățile belgiene au fost remediate în mod semnificativ în ceea ce privește anumite aeronave. Belgia a informat Comisia că intenționează să efectueze inspecții la sol sistematice ale transportatorului HBA. Având în vedere acest lucru, se consideră că acestui transportator ar trebui să i se permită să-și continue activitățile curente.

(64) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Republica Democratică Congo (RDC) ar trebui incluși în anexa A, cu excepția Hewa Bora Airways (HBA), care ar trebui inclusă în anexa B.

Transportatori aerieni din Guineea Ecuatorială

(65) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială nu au cooperat pe deplin cu autoritatea aviatică civilă din Regatul Unit (UK) atunci când au apărut temeri legate de siguranța activităților transportatorilor licențiați sau certificați în acest stat. Regatul Unit a scris Directorului General al Aviației Civile din Guineea Ecuatorială la 27 martie 2002 [2], urmărind clarificarea următoarelor puncte:

— o creștere semnificativă a aeronavelor înmatriculate în Guineea Ecuatorială și propuneri ca biroul de înmatriculare a aeronavelor sau un organism similar să gestioneze registrul de înmatriculare;

— faptul că mai mulți operatori care dețin certificat de operator aerian emis de Guineea Ecuatorială nu au sediul principal de activitate în această țară.

Scrisoarea îl anunța, de asemenea, pe Directorul General al Aviației Civile că Regatul Unit nu va mai fi în măsură să permită noi zboruri comerciale spre teritoriul său ale transportatorilor din Guineea Ecuatorială, până când autoritățile Regatului Unit nu vor constata că acești transportatori fac obiectul unei supravegheri satisfăcătoare. Guineea Ecuatorială nu a răspuns acestei scrisori.

(66) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială au arătat o capacitate insuficientă de a pune în aplicare și de a menține standardele de siguranță relevante, după cum o demonstrează în special auditurile și planurile de măsuri corective conexe stabilite de programul universal de auditare a supravegherii siguranței (USOAP) al OACI. Un astfel de audit USOAP al Guineei Ecuatoriale a avut loc în mai 2001, când raportul de audit [3] a arătat că Direcția Generală Aviație Civilă, la data auditării, nu a avut capacitatea să asigure supravegherea adecvată a transportatorilor săi și să se asigure că aceștia operează în conformitate cu standardele OACI. Constatările auditului cuprind:

— absența unei organizații capabile să întreprindă activități de supraveghere a siguranței, în special absența personalului specializat în domeniul licențierii, exploatării aeronavelor sau navigabilității;

— incapacitatea de a identifica numărul de aeronave înmatriculate sau numărul de certificate de navigabilitate valide emise;

— incapacitatea de a stabili un sistem structurat pentru certificarea și supravegherea transportatorilor aerieni;

— neadoptarea unor regulamente de exploatare aeronautică;

— neefectuarea supravegherii transportatorilor autorizați;

— neaplicarea unui sistem care să îndeplinească sarcinile fundamentale ale unei agenții de inspecție a navigabilității.

[1] Inspecție SAFA la sol, efectuată de autoritățile din Belgia, la 11 martie 2006, în Bruxelles.

[2] Corespondență între Ministerul Transporturilor din Regatul Unit și DGAC — Guineea Ecuatorială cu privire la registrul aeronavelor înmatriculate în Guineea Ecuatorială (27 martie 2002).

[3] ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14-18 May 2001).

În plus, Direcția Generală Aviație Civilă din Guineea Ecuatorială nu a prezentat, până în prezent, la OACI un plan de măsuri care să remedieze constatările auditului [1] și, în consecință, nu s-a desfășurat o misiune de urmărire a auditului.

(67) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială au arătat o capacitate insuficientă de a pune în aplicare și a menține standardele de siguranță relevante în conformitate cu obligațiile ce le revin în temeiul Convenției de la Chicago. În realitate, unii din deținătorii certificatelor de operator aerian emise de Guineea Ecuatorială nu își au sediul principal al activității în Guineea Ecuatorială, fapt ce contravine cerințelor din anexa 6 la Convenția de la Chicago [2].

(68) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială au arătat o capacitate insuficientă de supraveghere adecvată a siguranței în cazul următorilor transportatori: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Guineea Ecuatorială ar trebui să facă obiectul unei interdicții de exploatare și să fie incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din Liberia

(70) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță ale anumitor aeronave exploatate de transportatorul International Air Services certificat în Liberia. Aceste deficiențe au fost identificate de Franța în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA [3].

(71) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Liberia nu au cooperat pe deplin cu autoritatea aviatică civilă din Regatul Unit atunci când au fost informate despre grave deficiențe de siguranță, identificate în timpul unei inspecții la sol a unei aeronave înmatriculate în Liberia, efectuate de autoritatea aviatică civilă din Regatul Unit la 5 martie 1996 [4]. Temeri privitoare la siguranța activităților desfășurate de transportatorii licențiați sau certificați în Liberia au fost ridicate imediat ce, la 12 martie 1996, Direcția Aviație Civilă liberiană a fost anunțată de autoritatea aviatică civilă din Regatul Unit că toate solicitările de permise pentru aeronave înmatriculate în Liberia de a opera zboruri comerciale spre Regatul Unit vor fi refuzate până când autoritățile liberiene vor putea demonstra existența unui sistem de reglementare eficient, care să asigure navigabilitatea aeronavelor înmatriculate în Liberia. De atunci nu a fost primit nici un răspuns de la autoritățile liberiene. De asemenea, autoritățile liberiene nu au cooperat pe deplin cu autoritatea aviatică civilă din Franța, refuzând să răspundă atunci când acest stat membru și-a manifestat preocuparea cu privire la siguranța activităților unui transportator licențiat sau certificat în Liberia.

(72) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Liberia au arătat o capacitate insuficientă de a pune în aplicare și de a menține standardele de siguranță relevante. Însuși Guvernul Liberiei a admis în 1996 [5] că este incapabil să mențină controlul reglementar asupra aeronavelor înmatriculate în Liberia, din cauza conflictului civil. Deși în 2003 a fost semnat Acordul de pace global, iar ONU și guvernul național provizoriu pun lent în aplicare măsuri de îmbunătățire a securității, este puțin probabil să se fi îmbunătățit capacitatea guvernului de a reglementa înmatriculările, față de 1996. OACI nu a realizat încă un audit USOAP în Liberia, din cauza situației securității.

(73) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Liberia au arătat o capacitate insuficientă de a realiza o supraveghere adecvată a siguranței în cazul următorilor transportatori: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Liberia ar trebui să facă obiectul unei interdicții de exploatare și să fie incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din Sierra Leone

(75) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță din partea transportatorului Air Universal Ltd. Aceste deficiențe au fost identificate de către Suedia în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA [6].

[1] Corespondență de lucru a Consiliului OACI C-WP/12471.
[2] Corespondență între Ministerul Transporturilor al Regatului Unit și ECAC privind „Documentația pentru aeronave aparținând companiilor neaprobate" (6 august 2003).
[3] DGAC/F-2004 Nr. 315, 316
[4] UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 March 1996 (Office code: 223).
[5] Schimb de scrisori între Ministerul Transporturilor al Liberiei și Direcția Generală Aviație Civilă a Regatului Unit privind „incapacitatea, din cauza conflictului civil liberian, de a menține controlul reglementar asupra aeronavelor înmatriculate în Liberia", 28 august 1996.
[6] LFV-S-04-0037

(76) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Sierra Leone nu au cooperat pe deplin cu autoritatea aviatică civilă din Suedia atunci când au apărut temeri legate de siguranța activităților Air Universal Ltd., transportator certificat în acest stat, după cum o demonstrează absența unui răspuns la corespondența inițiată de acest stat membru.

(77) Autorizația de exploatare sau autorizație tehnică pentru toate aeronavele aflate sub supravegherea statului Sierra Leone a fost refuzat(ă) sau revocat(ă) anterior de Regatul Unit.

(78) Deși certificatul de operator aerian al transportatorului Air Universal Ltd. a fost emis de Sierra Leone, există dovezi care arată că acest transportator are sediul principal de activitate în Iordania, fapt ce contravine cerințelor din anexa 6 la Convenția de la Chicago.

(79) Autoritățile din Sierra Leone responsabile de supravegherea reglementară a transportatorului Air Universal Ltd. nu au exercitat o supraveghere adecvată a acestui transportator, în conformitate cu obligațiile ce le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

(80) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că transportatorul Air Universal Ltd. nu îndeplinește standardele de siguranță relevante.

(81) Există probe verificate referitoare la deficiențe de siguranță grave din partea transportatorilor aerieni din Sierra Leone. Aceste deficiențe au fost identificate de către trei state membre — Regatul Unit, Malta și Suedia — în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([1]).

(82) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Sierra Leone nu au cooperat pe deplin cu autoritățile aviatice civile din Suedia și din Malta atunci când au apărut temeri legate de siguranța activităților Air Universal Ltd., transportator certificat în acest stat, după cum o demonstrează absența răspunsului la corespondența inițiată de acest stat membru.

(83) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Sierra Leone au demonstrat o capacitate insuficientă de a pune în aplicare și de a menține standardele de siguranță relevante, în conformitate cu obligațiile ce le revin în temeiul Convenției de la Chicago. Sierra Leone nu are un sistem adecvat de supraveghere a operatorilor sau aeronavelor sale și nu are nici capacitatea tehnică sau resursele necesare pentru a îndeplini o astfel de sarcină. Unii din deținătorii certificatelor de operator aerian emise de Sierra Leone nu au sediul principal al activității în Sierra Leone, fapt ce contravine cerințelor din anexa 6 la Convenția de la Chicago.

(84) Planul de măsuri corective prezentat de Sierra Leone este considerat inadecvat (sau insuficient) pentru a corecta gravele deficiențe de siguranță identificate. Autoritatea aviatică civilă din Sierra Leone a contractat o firmă privată, International Aviation Surveyors (IAS), pentru a efectua anumite activități de supraveghere în numele său. Cu toate acestea, înțelegerile încheiate între cele două părți într-un memorandum de înțelegere ([2]) nu asigură un sistem de supraveghere adecvat pentru aeronavele înmatriculate în Sierra Leone. În special:

— aeronavele/transportatorii reglementați de memorandum nu au sediul în Sierra Leone, iar personalul IAS nu are sediu nici în Sierra Leone, nici în țara în care au sediu transportatorii;

— IAS nu pare să aibă putere de coerciție;

— IAS și-a asumat responsabilitatea pentru inspecții de rutină ale transportatorilor în cauză, dar nu s-a precizat nivelul activității de inspecție;

— memorandumul a pus IAS într-o relație contractuală cu transportatorii în cauză;

— nu rezultă că memorandumul tratează în mod adecvat supravegherea activităților de zbor.

([1]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

([2]) Memorandum of Understanding between DCA Sierra Leone and „FAST International Aviation Surveyors" on the inspection, surveillance and provision of regulatory services to extra-regional air operators (IAS/SL DCA MOA 201101).

(85) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Sierra Leone au arătat o capacitate insuficientă de a asigura o supraveghere adecvată a siguranței în cazul următorilor transportatori: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Liberia ar trebui să facă obiectul unei interdicții de exploatare și să fie incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din Swaziland

(87) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță din partea transportatorului Jet Africa, transportator aerian certificat în Swaziland. Aceste deficiențe au fost identificate de către Țările de Jos în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA [1].

(88) Jet Africa nu a răspuns corespunzător și la timp unei anchete întreprinse de autoritatea aviatică civilă din Țările de Jos referitor la siguranța în exploatare, arătând lipsă de transparență sau comunicare, după cum o demonstrează absența unui răspuns la corespondența inițiată de acest stat membru.

(89) Nu există dovezi ale existenței unui plan de măsuri corective prezentat de Jet Africa pentru a remedia gravele deficiențe de siguranță ca răspuns la solicitarea Țărilor de Jos.

(90) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Swaziland au demonstrat o capacitate insuficientă de a pune în aplicare și de a menține standardele de siguranță relevante, după cum o demonstrează în special auditul USOAP care a avut loc în martie 1999. Raportul de audit [2] ajunge la concluzia că la data auditului, Swaziland nu avea capacitatea de a-și asuma în mod satisfăcător responsabilitățile legate de supravegherea siguranței în legătură cu transportatorii și aeronavele înregistrate în acest stat. De asemenea, raportul constată că nu a fost posibil să se determine numărul real de aeronave înmatriculate, pentru că registrul de înmatriculare nu a fost actualizat corespunzător. Echipa de audit nu a putut să determine nici numărul de licențe pentru personal emise de Swaziland care sunt încă valide, înregistrările nefiind ținute la zi. Misiunea de urmărire a auditului USOAP nu a avut loc, deoarece Swaziland nu a furnizat OACI informații referitoare la stadiul punerii în aplicare a planului de măsuri de remediere ca răspuns la constatările auditului.

(91) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Swaziland au dat dovadă de o capacitate insuficientă de a realiza o supraveghere adecvată a siguranței în cazul următorilor transportatori: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Swaziland ar trebui să facă obiectul unei interdicții de exploatare și să fie incluși în anexa A.

Considerații generale privind transportatorii incluși pe listă

(93) Având în vedere că nu s-ar compromite siguranța, tuturor transportatorilor aerieni menționați anterior li se poate permite să își exercite drepturile de trafic folosind o aeronavă închiriată în sistem wet lease o aeronavă cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de zbor, cu condiția să se conformeze standardelor relevante.

(94) Lista comunitară trebuie actualizată cu regularitate și de îndată ce este necesar, pentru a lua în considerație evoluția siguranței în raport cu transportatorii aerieni în cauză și pe baza noilor probe privind măsurile de remediere întreprinse.

Transportatori aerieni neincluși pe listă

(95) Având în vedere probele furnizate de Tuninter și de autoritățile din Tunisia responsabile de supravegherea sa reglementară, precum și confirmarea ulterioară a Italiei, se consideră că există probe temeinice că acest transportator a remediat deficiențele constatate în timpul celor două inspecții pe teren ale autorităților italiene.

(96) Pe baza informațiilor furnizate de către Germania, se consideră că nu mai există probe temeinice privind lipsa capacității sau a voinței autorităților din Tadjikistan responsabile de supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni certificați în acest stat.

(97) Pe baza informațiilor furnizate de către Belgia, care arată că au fost remediate integral deficiențele care au condus la o interdicție națională pentru I.C.T.T.P.W. și South Airlines, se consideră că nu mai există probe temeinice privind persistența unor grave deficiențe de siguranță din partea acestor transportatori aerieni.

[1] CAA/NL-2004-98

[2] ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (Mbabane, 9-12 March 1999).

(98) Pe baza informațiilor furnizate de către Germania, care arată că aeronava care a condus la impunerea unei restricții de exploatare pentru Atlant Soyuz nu mai face parte din flota acestui transportator, se consideră că nu mai există probe temeinice privind persistența unor deficiențe de siguranță grave din partea acestui transportator aerian.

(99) Pe baza informațiilor disponibile în această etapă, se consideră că nu există probe temeinice privind existența unor grave deficiențe de siguranță neremediate din partea transportatorului Air Mauritanie. Cu toate acestea, capacitatea autorităților din Mauritania responsabile de supravegherea reglementară a acestui transportator aerian necesită să fie evaluată în continuare. În acest scop, în termen de două luni, Comisia ar trebui să organizeze o evaluare a autorităților din Mauritania responsabile de supravegherea reglementară a acestui transportator aerian și a întreprinderilor aflate în responsabilitatea sa, cu asistența autorităților din orice stat membru interesat.

(100) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt în conformitate cu avizul Comitetului pentru Siguranță Aeriană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare în cadrul Comunității, menționată în capitolul II din regulamentul de bază.

Articolul 2

Interdicții de exploatare

(1) Transportatorii aerieni enumerați în anexa A fac obiectul unei interdicții de exploatare în cadrul Comunității pentru toate activitățile lor.

(2) Transportatorii aerieni enumerați în anexa B fac obiectul unor restricții de exploatare în cadrul Comunității. Restricțiile de exploatare constă în interzicerea folosirii unei anumite aeronave sau a unor anumite tipuri de aeronave menționate în anexa B.

Articolul 3

Aplicare

Statele membre informează Comisia cu privire la orice măsură luată în temeiul articolului 3 alineatul (1) din regulamentul de bază în vederea aplicării, pe teritoriul lor, a interdicțiilor de exploatare cuprinse în lista comunitară, cu referire la transportatorii aerieni care fac obiectul acestor interdicții.

Articolul 4

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în prima zi după data 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, 22 martie 2006.

Pentru Comisie

Jacques BARROT

Vicepreședintele

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI ALE CĂROR ACTIVITĂȚI FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII ÎN CADRUL COMUNITĂȚII [1]

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) și numărul licenței	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
Air Koryo	Necunoscut	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană (RPDC)
Air Service Comores	Necunoscut	Necunoscut	Comore
Ariana Afghan Airlines [1]	009	AFG	Afghanistan
BGB Air	AK-0194-04	Necunoscut	Kazahstan
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Kazahstan
Phoenix Aviation	02	PHG	Kârgâzstan
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Thailanda
Reem Air	07	REK	Kârgâzstan
Silverback Cargo Freighters	Necunoscut	VRB	Rwanda
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC) și anume:	Necunoscut	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	Semnătură ministerială	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR BOYOMA	Semnătură ministerială	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ATO — Air Transport Office	Necunoscut	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

[1] Transportatorilor aerieni enumerați în anexa A li se poate permite să își exercite drepturile de trafic folosind o aeronavă închiriată în sistem wet lease aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de zbor, cu condiția să se conformeze standardelor relevante.

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) și numărul licenței	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
BUTEMBO AIRLINES	Semnătură ministerială	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CHC STELAVIA	Semnătură ministerială	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMAIR	Semnătură ministerială	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
C0-ZA AIRWAYS	Semnătură ministerială	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DAS AIRLINES	Necunoscut	RKC	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/014/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/CM/014/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0403/TW/TK/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	Semnătură ministerială	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Semnătură ministerială	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) și numărul licenței	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	Necunoscut	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	Necunoscut	KNS	Republica Democratică Congo (RDC)
KIVU AIR	Semnătură ministerială	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Necunoscut	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO MAT	Semnătură ministerială	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
RWABIKA „BUSHI EXPRESS”	Necunoscut	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/KK//2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP	Necunoscut	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) și numărul licenței	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, și anume:	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Air Consul SA	Necunoscut	RCS	Guineea Ecuatorială
Avirex Guinee Equatoriale	Necunoscut	AXG	Guineea Ecuatorială
COAGE — Compagnia Aerea de Guinea Equatorial	Necunoscut	COG	Guineea Ecuatorială
Ecuato Guineana de Aviacion	Necunoscut	ECV	Guineea Ecuatorială
Ecuatorial Cargo	Necunoscut	EQC	Guineea Ecuatorială
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	Necunoscut	GEA	Guineea Ecuatorială
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	Necunoscut	GET	Guineea Ecuatorială
Jetline Inc.	Necunoscut	JLE	Guineea Ecuatorială
KNG Transavia Cargo	Necunoscut	VCG	Guineea Ecuatorială
Prompt Air GE SA	Necunoscut	POM	Guineea Ecuatorială
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	Necunoscut	UTG	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Liberia și anume:	Necunoscut	Necunoscut	Liberia
International Air Services	Necunoscut	IAX	Liberia
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	Necunoscut	TGR	Liberia
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	Necunoscut	WTC	Liberia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Sierra Leone și anume:	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
AEROLIFT, Co. Ltd	Necunoscut	LFT	Sierra Leone
AFRIK AIR LINKS	Necunoscut	AFK	Sierra Leone
AIR LEONE, Ltd	Necunoscut	RLL	Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
AIR SALONE, Ltd	Necunoscut	RNE	Sierra Leone

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) și numărul licenței	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	Necunoscut	FIR	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
STAR AIR, Ltd	Necunoscut	SIM	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
WEST COAST AIRWAYS Ltd	Necunoscut	WCA	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Swaziland, și anume:	Necunoscut	Necunoscut	Swaziland
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	Necunoscut	AIA	Swaziland
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	Necunoscut	SZL	Swaziland
Jet Africa	Necunoscut	OSW	Swaziland
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	Necunoscut	NEY	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Necunoscut	Necunoscut	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Necunoscut	SWX	Swaziland

(1) Interdicția de exploatare pentru Ariana Afghan Airlines se aplică tuturor aeronavelor exploatate de acest transportator, cu următoarea excepție: A310, numărul de înmatriculare F-GYYY.

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI ALE CĂROR ACTIVITĂȚI FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE EXPLOATARE ÎN CADRUL COMUNITĂȚII [1]

Numele persoanei juridice a transportatorului aerian, astfel cum este indicat pe certificatul de operator aerian (AOC) (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) și numărul licenței	Codul OACI al companiei aeriene	Statul transportatorului	Tipul aeronavei	Numărul (numerele) de înmatriculare și, unde este disponibilă, seria motorului	Statul de înmatriculare
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Buraq Air	002/01	BRQ	Libia	IL-76	— UN-76007 (nr. serie 0003426765) — 5[a]-DNA (nr. serie 0023439140) — 5A-DMQ (nr. serie 73479392) — UN-76008 (nr. serie 0033448404)	Libia
Buraq Air	002/01	BRQ	Libia	Let L-410	5A-DMT (nr. serie 871928)	Libia
HBA [1]	416/dac/tc/sec/087/2005	ALX	Republica Democratică Congo (RDC)	Toată flota, cu excepția: L-101	Toată flota, cu excepția: 9Q-CHC (nr. serie 193H-1206)	Republica Democratică Congo (RDC)

[1] Hewa Bora Airways este singurul transportator autorizat să folosească aeronava specifică menționată pentru activitățile sale curente în cadrul Comunității Europene.

[1] Transportatorilor aerieni enumerați în anexa B li se poate permite să își exercite drepturile de trafic folosind o aeronavă închiriată în sistem wet lease) aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de zbor, cu condiția să se conformeze standardelor relevante.