

РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) БР. 474/2006 НА КОМИСИЈАТА

од 22 март 2006 година

за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата наведени во Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) бр.2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕО)

КОМИСИЈАТА НА ЕВРОПСКИТЕ ЗАЕДНИЦИ,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр.2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата и за информирање на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот како и за укинување на член 9 од Директива 2004/36/ЕЗ ⁽¹⁾, а особено член 3 од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Со Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 (во понатамошниот текст како „основна регулатива“) се утврдуваат постапките за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата, како и постапките со кои се дозволува земјите-членки, во одредени околности, да усвојат исклучителни мерки за наметнување на забрани за летање во рамки на нивната територија.

(2) Во согласност со член 3(3) од основната регулатива, секоја земја-членка ѝ го соопштува на Комисијата идентитетот на авиопревозниците кои се предмет на забрана за летање на нејзина територија, заедно со причините кои довеле до донесување на ваква забрана како и сите други релевантни информации.

(3) Комисијата ги информира сите засегнати авиопревозници директно или, кога тоа не е применливо, преку надлежните органи одговорни за нивниот регулаторен надзор, наведувајќи ги основните факти и размислувања кои ја формираат основата за донесување на одлука за да се наметне забрана за летање во рамки на Заедницата.

(4) Во согласност со член 7 од основната регулатива, дадена им е можност од страна на Комисијата на засегнатите авиопревозници да ги разгледаат документите обезбедени од страна на земјите-членки, да достават коментари напишмено и усно да се произнесат пред Комисијата во рок од 10 работни дена и пред Комитетот за безбедност во воздушниот сообраќај ⁽²⁾.

(5) Заедничките критериуми за разгледување на забрана за летање од безбедносни причини на ниво на Заедницата се утврдени во анексот кон основната регулатива.

Air Bangladesh

(6) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Air Bangladesh во однос на одреден воздухоплов од неговата флота. Овие

¹Сл. весник L 344, 27 декември 2005 година, стр. 15.

²Воспоставено со член 12 од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот од 16 декември 1991 година за усогласување на техничките услови и административни постапки во областа на цивилното воздухопловство (Сл. весник L 373, 31 декември 1991 година, стр.4).

недостатоци/слабости се утврдени во текот на инспекции на платформа спроведени од страна на Германија според SAFA програмата ⁽¹⁾.

(7) Air Bangladesh не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Германија во однос на безбедносниот аспект на своето работење и покажа недостиг на транспарентност или комуникација, што е прикажано со недостатокот на одговор на дописот од оваа земја-членка. До денес Германија немаше можност да провери дали се поправени безбедносните недостатоци/слабости.

(8) Надлежните органи на Бангладеш кои се одговорни за регулаторен надзор на Air Bangladesh не извршиле соодветен надзор врз еден одреден воздухоплов кој овој превозник го користи, во согласност со обврските според Чикашката конвенција.

(9) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Air Bangladesh треба да подлежи на строги ограничувања за летање и да се вклучени во Анекс Б.

Air Koryo

(10) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Air Koryo. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Франција и Германија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽²⁾.

(11) Во текот на други инспекции на платформа според SAFA програмата утврдено е дека Air Koryo не ги отстранил недостатоците/слабостите за кои претходно известила Франција ⁽³⁾.

(12) Поткрепени информации за сериозни инциденти доставени од страна на Франција покажуваат латентни/скриени недостатоци/слабости на системот за безбедност во поглед на Air Koryo.

(13) Air Koryo покажа недостаток на способност за решавање на овие безбедносни недостатоци/слабости.

(14) Air Koryo не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Франција во однос на безбедносниот аспект на своето работење, со што покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на одговор на барањето од таа земја-членка.

(15) Планот на активности за корективни мерки презентираан од страна на Air Koryo како одговор на барањето на Франција не беше соодветен ниту доволен за корекција на утврдените сериозни безбедносни недостатоци/слабости.

(16) Надлежните органи на Демократска Народна Република Кореја кои се одговорни за регулаторен надзор на Air Koryo не извршиле соодветен надзор на овој превозник во согласност со обврските според Чикашката конвенција.

(17) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Air Koryo не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Ariana Afghan Airlines

¹LBA-D-2005-0003

LBA-D-2005-0004

LBA-D-2005-0004

²DGAC/F 2000-210

Нема упатувања за други SAFA инспекции спроведени од страна на Германија.

³DGAC/F-2000-895

(18) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на одредени воздухоплови со кои работи/лета Ariana Afghan Airlines. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Германија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽¹⁾.

(19) Ariana Afghan Airlines покажа недостаток на способност за решавање на овие безбедносни недостатоци/слабости.

(20) Ariana Afghan Airlines не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Германија во однос на безбедносниот аспект на своето работење, со што покажа недостаток на комуникација, како што е прикажано со отсуството на соодветен одговор на дописот од оваа земја-членка.

(21) Надлежните органи на Авганистан, каде е регистриран воздухопловот кој го користи Ariana Afghan Airlines, не извршиле целосен соодветен надзор на воздухопловот кој се користи од страна на овој превозник во согласност со обврските според Чикашката конвенција.

(22) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Ariana Afghan не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди за сите воздухоплови кои ги користи, со исклучок на A310 со регистарска ознака F-GYYY, кој е регистриран во Франција и е предмет на надзор на француските надлежни органи.

BGB Air

(23) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во BGB Air. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Италија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽²⁾.

(24) BGB Air покажа недостаток на способност или подготвеност за решавање на безбедносните проблеми, како што е прикажано со поднесување на самооценување во однос на стандардите на ICAO врз основа на листата за проверка (чеклистата) на странски оператори доставена од страна на Италија, за која се утврди дека не е во согласност со подоцнежните наоди од SAFA инспекциите.

(25) BGB Air не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Италија во однос на безбедносниот аспект на своето работење, со што покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на одговор на одреден допис испратен од оваа земја-членка.

(26) Не постои доказ за спроведување на соодветен план на активности за корективни мерки презентирани од страна на BGB Air за корекција на сериозните безбедносни недостатоци/слабости, како одговор на барањето од Италија.

(27) Надлежните органи на Казахстан кои се одговорни за регулаторен надзор на BGB Air не соработуваа целосно со цивилната воздухопловна власт на Италија кога се појавија сомнежи за безбедноста на летањето на BGB Air, кој има уверение од таа земја, како што е прикажано со отсуството на одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(28) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека BGB Air не ги

¹LBA-D-2004-269

LBA-D-2004-341

LBA-D-2004-374

LBA-D-2004-597

² ENAC-IT-2005-237

исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Buraq Air

(29) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Buraq Air во однос на операциите за превоз на товар. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Шведска и Холандија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽¹⁾.

(30) Buraq Air не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Германија во однос на безбедносниот аспект на неговите операциите за превоз на товар, покажувајќи недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на одговор на дописот од оваа земја-членка.

(31) Надлежните органи во Либија кои се одговорни за регулаторен надзор на Buraq Air не извршиле соодветен надзор на операциите за превоз на товарот на овој превозник, во согласност со нејзините обврски според Чикашката конвенција.

(32) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Buraq Air треба да подлежи на строги оперативни ограничувања и да се вклучи во Анекс Б.

Air Service Comores

(33) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во Air Service Comores. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на земја-членка, Франција, во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽²⁾.

(34) Не постои доказ за спроведување на соодветен план на активности за корективни мерки презентирани од страна на Air Service Comores за корекција на сериозните безбедносни недостатоци/слабости, како одговор на барањето од Франција.

(35) Надлежните органите, кои се одговорни за регулаторен надзор на Air Service Comores покажуваат недостаток на способност за решавање на безбедносните недостатоци/слабости.

(36) Надлежните органи на Коморските острови, кои се одговорни за регулаторен надзор не соработувале навремено со цивилната воздухопловна власт на Франција кога се појавиле сомнежи за безбедноста на летањето на авиопревозник кој има дозвола и уверенија од таа земја.

(37) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Air Service Comores не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

GST Aero Air Company

(38) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на GST Aero Air Company. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Италија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽³⁾.

(39) GST Aero Air Company покажа недостаток на способност или подготвеност за решавање на безбедносни недостатоци/слабости.

¹LFV-S-2004-2004-52

CAA-NL-2005-47

²DGAC/F-2005-1222

³ENAC-IT-2005-170

ENAC-IT-2005-370

(40) GST Aero Air Company не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Италија во однос на безбедносниот аспект на своето работење со што покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(41) Не постои доказ за спроведување на соодветен план на активности за корективни мерки презентирани од страна на GST Aero Air Company за корекција на сериозните безбедносни недостатоци, како одговор на барањето на Италија.

(42) Надлежните органи на Казахстан, кои се одговорни за регулаторен надзор на GST Aero Air Company не соработуваа целосно со цивилната воздухопловна власт на Италија кога се појавија сомнежи за безбедноста на летањето на авиопревозник кој има дозволи и уверенија од таа земја, како што е прикажано со ограничениот одговор на дописот испратен од Италија.

(43) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека GST Aero Air Company не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Phoenix Aviation

(44) Надлежните органи на Киргистан, кои се одговорни за регулаторен надзор покажаа недоволна способност за спроведување и применување на релевантните безбедносни стандарди во однос на Phoenix Aviation. Иако уверението за исполнување на безбедносни услови на Phoenix Aviation е издадено од страна на Киргистан, постои доказ дека главното деловно седиште на авиопревозникот е во Обединетите Арапски Емирати (ОАЕ), спротивно на условите од Анекс 6 кон Чикашката конвенција. Во фактичкиот извештај на Националниот одбор за безбедност во сообраќајот во САД ⁽¹⁾ за несреќата на летот 904 Kam Air, кој го вршеше Phoenix Aviation, се наведува дека главното седиште на Phoenix Aviation е во ОАЕ.

(45) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Phoenix Aviation не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Phuket Airlines

(46) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Phuket Airlines. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на земји-членки, Обединетото Кралство и Холандија, во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽²⁾.

(47) Phuket Airlines покажа недостаток на способност за навремено и соодветно решавање на овие безбедносни недостатоци/слабости.

¹Фактички извештај за воздухопловство, САД - Национален одбор за безбедност во сообраќајот во САД, 2 март 2005 година, (NTSB ID: DCA05RA033).

²CAA-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

(48) Надлежните органи на Тајланд, кои се одговорни за регулаторен надзор, не соработуваа целосно со цивилната воздухопловна власт на Холандија кога се појавија сомнежи за безбедноста на Phuket Airlines, кој има уверенија од таа земја, како што е прикажано со недостатокот на соодветен одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(49) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Phuket Airlines не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Reem Air

(50) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Reem Air. Овие недостатоци/слабости првично се утврдени од страна на Холандија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽¹⁾.

(51) Упорното нерешавање од страна на Reem Air на недостатоците/слабостите беше потврдено од страна на Холандија, во текот на последователните инспекции на платформа на одреден воздухоплов спроведени според SAFA програмата ⁽²⁾.

(52) Reem Air покажа недостаток на способност или подготвеност за решавање на безбедносни недостатоци.

(53) Reem Air не одговори соодветно и навремено на барањето од цивилната воздухопловна власт на Холандија во однос на безбедносниот аспект на неговото работење, со што покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(54) Не постои доказ за спроведување на соодветен план на активности за корективни мерки презентираан од страна на Reem Air за корекција на утврдените сериозни безбедносни недостатоци/слабости, како одговор на барањето од Холандија.

(55) Надлежните органи на Киргистан, кои се одговорни за регулаторен надзор на Reem Air, не извршиле соодветен надзор на овој превозник во согласност со обврските според Чикашката конвенција, што се докажа со постојани сериозни безбедносни недостатоци/слабости. Освен тоа, информациите доставени до Комисијата од страна на Reem Air во текот на сослушувањето, кое им се одобри, покажуваат дека, иако уверението за исполнување на безбедносни услови на Reem Air е издадено од страна на Киргистан, главното деловно седиште на овој превозник е во Обединетите Арапски Емирати (ОАЕ), спротивно на условите од Анекс 6 кон Чикашката конвенција.

(56) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Reem Air не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Silverback Cargo Freighters

¹CAA-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

²CAA-NL-2005-230

CAA-NL-2005-234

CAA-NL-2005-235

(57) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во Silverback Cargo Freighters. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Белгија во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽¹⁾.

(58) Silverback Cargo Freighters, кој обезбедува одржување (А&В проверки) на сопствените воздухоплови, не одговори соодветно на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на оваа земја-членка во однос на безбедносниот аспект на неговото работење, со што покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што е прикажано со отсуството на соодветен одговор на барањата доставени од оваа земја-членка.

(59) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Silverback Cargo Freighters не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

Авиопревозници од Демократска Република Конго

(60) И покрај нивните заложби, цивилните воздухопловни власти на Демократска Република Конго (ДРК) имаат постојани потешкотии при спроведувањето и примената на релевантните безбедносни стандарди, како што е прикажано од страна на ИКАО-USOAP — краток извештај за ревизија на Директоратот за цивилно воздухопловство на Демократска Република Конго (Киншаса, 11-18 јуни 2001 година). Исто така, моментално не постои никаков систем за издавање на уверенија на авиопревозниците.

(61) Надлежните органи на ДРК, кои се одговорни за регулаторен надзор, постојано покажуваат недостаток на способност за спроведување на соодветен безбедносен надзор.

(62) Забрана за летање е воведена за Central Air Express поради потврдени недостатоци/слабости во однос на меѓународни безбедносни стандарди и недостатокот на соработка со земја-членка.

(63) Белгија ⁽²⁾ и Nawa Bora Airways (НВА) обезбедуваат информации кои покажуваат дека, во случајот на НВА, недостатоците/слабостите забележани во минатото од страна на белгиските власти се значително коригирани во однос на одреден воздухоплов. Белгија понатаму ја извести Комисијата дека планира да спроведе систематски инспекции на платформа на НВА. Во однос на ова, се смета дека на овој авиопревозник треба да му се дозволи да продолжи со тековните операции.

(64) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека сите авиопревозници кои имаат уверенија издадени од Демократска Република Конго (ДРК) треба да бидат вклучени во Анекс А, со исклучок на Nawa Bora Airways (НВА) кој треба да биде вклучен во Анекс В.

Авиопревозници од Екваторијална Гвинеја

(65) Надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Екваторијална Гвинеја не соработувале целосно со цивилната воздухопловна власт на Обединетото Кралство кога се појавиле сомнежи за безбедноста на летањето на превозници кои имаат дозволи и уверенија издадени од таа земја. Обединетото Кралство му се обрати писмено на генералниот директор на цивилното воздухопловство во Екваторијална Гвинеја, на 27 март 2002 ⁽³⁾ година, барајќи појаснување на следниве точки:

¹ВСАА-2005-36

²Инспекциски надзор на платформа според SAFA спроведен од страна на надлежните органи на Белгија на 11 март, 2006 година во Брисел.

³Допис помеѓу Одделот за транспорт на Обединетото Кралство и главниот директор за цивилно

— значително зголемување на бројот на воздухоплови регистрирани во Екваторијална Гвинеја и предлози за тоа дека Бирото за регистрација на воздухоплови (БРВ) или слична организација може да го води регистарот,

— фактот дека голем број на оператори кои поседуваат уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) издадено од Екваторијална Гвинеја немаат главно седиште во Екваторијална Гвинеја.

Во дописот, исто така, се извести генералниот директор на цивилното воздухопловство дека Обединетото Кралство нема да биде во позиција да дозволи понатамошни комерцијални летови на негова територија од страна на авиопревозници од Екваторијална Гвинеја, се додека надлежните органи на Обединетото Кралство не се уверат дека врз овие авиопревозници се врши задоволителен надзор. Екваторијална Гвинеја не одговори на ова писмо.

(66) Надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Екваторијална Гвинеја не покажаа доволна способност за спроведување и наметнување на релевантните безбедносни стандарди, што особено се покажа од ревизиите и поврзаните планови на активности за корективни мерки акциски планови утврдени според универзалната програма за надзор на безбедноста на ИКАО. Таква USOAP ревизија на Екваторијална Гвинеја се спроведе во мај 2001 година, при што извештајот од ревизијата ⁽¹⁾ посочи дека Управата за цивилно воздухопловство не била, за време на ревизијата, способна да обезбеди соодветен надзор врз своите авиопревозници нити да гарантира дека тие работат во согласност со стандардите на ИКАО. Овие наоди од ревизијата вклучуваат:

— недостаток на способност на организацијата за активности на безбедносен надзор, особено недостаток на стручен кадар во областа на издавање на дозволи, воздухопловни операции или пловидбеност,

— неможност да се утврди бројот на воздухоплови во регистарот или бројот на издадени важечки уверенија за пловидбеност,

— нема воспоставено структуриран систем за издавање на уверенија и за надзор на авиопревозниците,

— не се донесени регулативи за воздухопловни операции,

— не е спроведен надзор над овластени оператори,

— не е спроведен систем за извршување на основните задачи на агенцијата за инспекции на пловидбеност.

Освен тоа, Генералниот директорат за цивилно воздухопловство на Екваторијална Гвинеја никогаш не достави до ИКАО план на активности за решавање на наодите од ревизијата ⁽²⁾ и како последица на тоа не е извршена последователна ревизија.

(67) Надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Екваторијална Гвинеја покажуваа недоволна способност за спроведување и применување на релевантните безбедносни стандарди во согласност со нивните обврски според Чикашката Конвенција. Всушност, некои иматели на уверение за исполнување на

воздухопловство во Екваторијална Гвинеја за ‘Регистарот на воздухоплови на Екваторијална Гвинеја’ (27 март 2002 година).

¹ИКАО-УСОАП Краток извештај — Ревизија на Директоратот за цивилно воздухопловство на Република Екваторијална Гвинеја (Малабо, 14-18 мај 2001 година).

²Работен документ С-WP/12471 на Советот на ИКАО

безбедносни услови (АОЦ) издадено од Екваторијална Гвинеја немаат главно седиште во Екваторијална Гвинеја, спротивно на условите од Анекс 6 кон Чикашката Конвенција ⁽¹⁾.

(68) Надлежните органи на Екваторијална Гвинеја, кои се одговорни за регулаторен надзор на следниве авиопревозници, покажуваат недостаток на способност за спроведување на соодветен безбедносен надзор на овие авиопревозници: 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) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од Екваторијална Гвинеја треба да се предмет на забрана за летање и да се вклучат во Анекс А.

Авиопревозници од Либерија

(70) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во International Air Services кој има уверение од Либерија. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Франција во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽²⁾.

(71) Надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Либерија не соработуваа целосно со цивилната воздухопловна власт на Обединетото Кралство кога биле известени за сериозни безбедносни недостатоци/слабости утврдени во текот на инспекции на платформа на воздухоплов регистриран во Либерија, а спроведени од страна на цивилната воздухопловна власт на Обединетото Кралство на 5 март 1996 година ⁽³⁾. Веднаш се појавија сомнежи за безбедноста на летањето на превозниците кои имаат дозволи и уверенија од Либерија, така што на 12 март 1996 година, ДЦА на Либерија беше известена од страна на цивилната воздухопловна власт на Обединетото Кралство дека сите барања за дозволи за комерцијални летови со воздухоплови регистрирани во Либерија до Обединетото Кралство ќе бидат одбиени се додека надлежните органи на Либерија не покажат постоење на ефективен регулаторен систем кој ќе ја гарантира пловидбеноста на воздухопловите од регистарот на Либерија. Не е добиен никаков одговор од надлежните органи на Либерија. Исто така, надлежните органи на Либерија не соработувале целосно со цивилната воздухопловна власт на Франција со одбивање да одговорат кога последната земја-членка изнесе сомнеж за безбедноста на летањето на превозник кој има дозвола и уверение издадени од Либерија.

(72) Надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Либерија покажуваат недоволна способност за спроведување и воведување на релевантните безбедносни стандарди. Владата на Либерија самата призна во 1996 година ⁽⁴⁾ дека не е во можност да одржува регулаторна контрола над воздухопловите регистрирани во

¹Допис помеѓу Одделот за транспорт на Обединето Кралство и ЕЦАЦ за „Издавање на документација за воздухопловство од страна на трговски друштва без одобрение“ (6 август 2003 година).

²DGAC/F-2004 Nos 315, 316

³Обединето Кралство-САА регулаторна група — Извештај за преглед на воздухоплов, 5 март 1996 година (Шифра: 223).

⁴Допис помеѓу Министерството за транспорт на Либерија и ДЦВ на Обединетото Кралство за „неможност, поради граѓанскиот конфликт во Либерија, да одржува регулаторна контрола над воздухопловите регистрирани во Либерија“, 28 август 1996 година.

Либерија поради граѓанскиот конфликт. Со оглед на тоа дека Сеопфатниот договор за мир е потпишан во 2003 година, а Обединетите Нации и Националната преодна влада на Либерија полека ги воспоставуваат мерките за подобрување на безбедноста, не е веројатно дека способноста на Владата да го уреди регистарот е подобрена од 1996 година. ИCAO сè уште не спровел USOAP ревизија на Либерија поради безбедносната ситуација.

(73) Надлежните органи на Либерија кои се одговорни за регулаторен надзор на следниве авиопревозници покажуваат недостаток на способност за спроведување на соодветен безбедносен надзор на овие превозници: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од Либерија треба да се предмет на забрана за летање и да се вклучат во Анекс А.

Авиопревозници од Сиера Леоне

(75) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Air Universal Ltd. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Шведска во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽¹⁾.

(76) Надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Сиера Леоне не соработуваа целосно со цивилната воздухопловна власт на Шведска при постоење на сомнежи за безбедноста на летањето на Air Universal Ltd. кој има уверение издадено во таа земја, како што е прикажано со недостаток на одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(77) Дозволата за работа или техничката дозвола на кој било превозник под надзор на Сиера Леоне претходно е одбиена или укината од страна на Обединетото Кралство.

(78) Иако уверението за исполнување на безбедносни услови на Air Universal Ltd е издадено од страна на Сиера Леоне, доказот покажува дека главното седиште на авиопревозникот моментално е во Јордан, спротивно на условите од Анекс 6 кон Чикашката конвенција.

(79) Надлежните органи на Сиера Леоне кои се одговорни за регулаторен надзор на Air Universal Ltd не извршиле соодветен надзор на овој превозник во согласност со нивните обврски според Чикашката конвенција.

(80) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека Air Universal Ltd. не ги исполнува релевантните безбедносни стандарди.

(81) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на авиопревозниците кои имаат уверение издадено од Сиера Леоне. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на три земји-членки, Обединетото Кралство, Малта и Шведска, во текот на инспекции на платформа спроведени според SAFA програмата ⁽²⁾.

(82) Надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Сиера Леоне не

¹LFV-S-04-0037

²CAA-UK-2003-103

CAA-UK-2003-111

CAA-UK-2003-136

CAA-UK-2003-198

CAA-MA-2003-4

LFV-S-2004-37

соработуваа целосно со цивилните воздухопловни власти на Шведска и Малта кога се појавија сомнежи за безбедноста на летањето на Air Universal Ltd кој има уверение од таа земја, како што се покажа со недостатокот на одговор на дописот испратен од оваа земја-членка.

(83) Надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Сиера Леоне покажуваат недоволна способност за спроведување и воведување на релевантните безбедносни стандарди во согласност со нивните обврски според Чикашката Конвенција. Сиера Леоне нема соодветен систем за надзор на нејзините оператори или воздухоплови и нема техничка способност ниту ресурси да преземе ваква задача. Некои иматели на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) издадено од Сиера Леоне немаат главно седиште во Сиера Леоне, спротивно на условите од Анекс 6 кон Чикашката Конвенција.

(84) Планот за корективни активности претставен од страна на Сиера Леоне се смета за несоодветен (или недоволен) за корекција на утврдените сериозни безбедносни недостатоци/слабости. Управата за цивилно воздухопловство на Сиера Леоне склучи договор со приватна компанија, International Aviation Surveyors (IAS), да врши одредени надзорни активности во нејзино име. Сепак, договорите помеѓу двете страни од Меморандумот за разбирање ⁽¹⁾ не предвидуваат соодветен систем за надзор на воздухопловите од регистарот на Сиера Леоне. Особено за следново:

— Воздухопловите/авиопревозниците опфатени со Меморандумот не се стационирани во Сиера Леоне, а персоналот на IAS не е стациониран ниту во Сиера Леоне ниту во земјата во која се стационирани авиопревозниците.

— се чини дека IAS нема никакви извршни надлежности.

— IAS ја презема одговорноста за рутинскиот инспекциски надзор на засегнатите авиопревозници, но не е утврдено нивото на инспекциска активност.

— Меморандумот за разбирање му дава на IAS договорен однос со засегнатите авиопревозници и.

— Меморандумот за разбирање не го регулира на соодветен начин надзорот врз операциите за летање.

(85) Надлежните органи на Сиера Леоне кои се одговорни за регулаторен надзор на следниве авиопревозници покажуваат недостаток на способност за спроведување на соодветен безбедносен надзор на овие превозници: 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) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од Сиера Леоне треба да се предмет на забрана за летање и да се вклучат во Анекс А.

Авиопревозници од Свазиленд

(87) Постои проверен доказ за сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Jet Africa, авиопревозник кој има уверение издадено од Свазиленд. Овие недостатоци/слабости се утврдени од страна на Холандија во текот на инспекции на

¹Меморандум за разбирање склучен помеѓу ДЦВ Сиера Леоне и „FAST International Aviation Surveyors за инспекции, надзор и давање на регулаторни услуги на авиопревозници надвор од регионот“ (IAS/SL DCA MOA 201101).

платформа спроведени според SAFA програмата ⁽¹⁾.

(88) Jet Africa не одговори соодветно и навремено на барањето од страна на цивилната воздухопловна власт на Холандија во однос на безбедносниот аспект на неговите операции и покажа недостаток на транспарентност или комуникација, како што се покажа со отсуството на одговор на дописот испратен од страна на оваа земја-членка.

(89) Не постои доказ за план на корективни активности презентирани од страна на Jet Africa за корекција на сериозните безбедносни недостатоци/слабости, како одговор на барањето од Холандија.

(90) Надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Свазиленд покажуваат недоволна способност за спроведување и применување на релевантните безбедносни стандарди, особено како што се покажа со USOAP ревизијата спроведена во март 1999 година. Во извештајот од ревизијата ⁽²⁾ се заклучува дека во времето на ревизијата, Свазиленд не бил способен на задоволителен начин да ги преземе односните одговорности за безбедносен надзор што се однесува на авиопревозниците и воздухопловите од регистарот. Исто така, во извештајот се наведува дека не било можно да се утврди точниот број на воздухоплови впишани во регистарот, бидејќи истиот не се водел како што треба. Исто така, не било возможно ревизорскиот тим да го утврди точниот број на дозволи на персоналот издадени од Свазиленд, а кои сè уште биле важечки, бидејќи не се водела евиденција. Понатамошна USOAP ревизија не е извршена, бидејќи Свазиленд не доставил до ИКАО информации за напредокот постигнат при спроведувањето на акцискиот план за решавање на наодите од ревизијата.

(91) Надлежните органи на Свазиленд кои се одговорни за регулаторен надзор на следниве авиопревозници покажуваат недостаток на способност за спроведување на соодветен безбедносен надзор на овие превозници: 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) Затоа, врз основа на заедничките критериуми, проценето е дека сите авиопревозници кои имаат уверение издадено во Свазиленд треба да се предмет на забрана за летање и да се вклучени во Анекс А.

Општи разгледувања во однос на превозници вклучени во списокот

(93) Бидејќи со тоа не се загрозува безбедноста, на сите авиопревозници наведени погоре може да им се дозволи да ги користат сообраќајните права со користење на изнајмен воздухоплов со екипаж од авиопревозник кој не е предмет на забрана за летање, под услов дека се исполнети релевантните безбедносни стандарди.

(94) Списокот на Заедницата треба редовно да се ажурира и штом тоа ќе е потребно, со цел да се земе предвид развојот на безбедноста во однос на засегнатите авиопревозници и врз основа на понатамошен доказ за преземени поправни активности.

Авиопревозници кои не се вклучени во списокот

(95) Во однос на доказите доставени од страна на Tuninter и надлежните органи на

¹CAA/NL-2004-98

²ИКАО-USOAP Краток извештај — Ревизија на Директоратот за цивилно воздухопловство на Свазиленд (Мбабане, 9-12 март 1999 година).

Тунис, кои се одговорни за регулаторен надзор, и дополнителната потврда од страна на Италија, се смета дека постојат веродостојни докази дека безбедносните недостатоци/слабости забележани во текот на две инспекции на самото место од страна на италијанските власти се поправени од страна на овој превозник.

(96) Врз основа на информациите доставени од страна на Германија, се смета дека повеќе не постои релевантен доказ за недостаток на способност или подготвеност на надлежните органи на Таџикистан кои се одговорни за регулаторен надзор на авиопревозниците кои имаат уверение издадено од оваа земја.

(97) Врз основа на информациите доставени до Белгија кои покажуваат дека недостатоците што довеле до национална забрана за I.C.T.T.P.W. и South Airlines се целосно поправени, се смета дека не постои релевантен доказ за постојаните сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на овие авиопревозници.

(98) Врз основа на информациите добиени од страна на Германија, кои покажуваат дека одреден воздухоплов што довел до наметнување на ограничување на летањето на Atlant Soyuz не е повеќе дел од оваа флота, се смета дека не постои релевантен доказ за постојаните сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на овој авиопревозник.

(99) Врз основа на достапните информации во оваа фаза, се смета дека не постои релевантен доказ за непоправени сериозни безбедносни недостатоци/слабости во поглед на Air Mauritanie. И покрај тоа, способноста на надлежните органи на Мавританија, кои се одговорни за регулаторен надзор на овој авиопревозник, треба и понатаму да се оценува. За оваа цел, треба да се изврши проценка на надлежните органи на Мавританија кои се одговорни за регулаторен надзор на овој авиопревозник и претпријатијата под нивна одговорност, во рок од 2 месеци, од страна на Комисијата со помош на надлежните органи од која било заинтересирана земја-членка.

(100) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за воздухопловна безбедност,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Опсег

Со оваа регулатива се утврдува список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата наведени во Поглавје II од основната регулатива.

Член 2

Забрани за летање

1. Авиопревозниците наведени во Анекс А се предмет на забрана за летање во рамки на Заедницата за сите нивни летови.
2. Авиопревозниците наведени во Анекс Б се предмет на ограничувања на летање во рамки на Заедницата. Ограничувањата на летање се состојат од забрана за користење на одреден воздухоплов или одредени типови на воздухоплови споменати во Анекс Б.

Член 3

Примена

Земјите-членки ја известуваат Комисијата за сите мерки преземени според членови 3(1) од основната регулатива за наметнување, во рамки на нивната територија, на забрани за летање вклучени во списокот на Заедницата во однос на авиопревозниците кои се предмет на овие забрани.

Член 4

Влегување во сила

Оваа регулатива влегува во сила на првиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 22 март 2006 година.

	<p><i>За Комисијата</i> Жак БАРО <i>Заменик-претседател</i></p>
--	---

АНЕКС А

СПИСОК НА АВИОПРЕВОЗНИЦИ ЧИИ АКТИВНОСТИ СЕ ПРЕДМЕТ НА
ЗАБРАНА ВО РАМКИ НА ЗАЕДНИЦАТА ⁽¹⁾

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото АОС (и негов трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверение за работа	ИКАО ознака на авиопревозник	Земја на оператор
Air Koryo	Непознат	KOR	Демократска Народна Република Кореја (ДНРК)
Air Service Comores	Непознат	Непозната	Коморски острови
Ariana Afghan Airlines ⁽¹⁾	009	AFG	Авганистан
BGB Air	АК-0194-04	Непозната	Казахстан
GST Aero Air Company	АК 0203-04	ВМК	Казахстан
Phoenix Aviation	02	PHG	Киргистан
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Тајланд
Reem Air	07	REK	Киргистан
Silverback Cargo Freighters	Непознат	VRB	Руанда
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Демократска Република Конго (ДРК), вклучувајќи,	Непознат	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Демократска Република Конго

			(ДРК)
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
AIGLE AVIATION	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
AIR BOYOMA	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
AIR TROPICQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
ATO — Air Transport Office	Непознат	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Демократска Република Конго (ДРК)
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)

(¹) На авиопревозниците наведени во Анекс А може да им се дозволи да ги користат сообраќајните права, со користење на изнајмени воздухоплови со екипаж од авиопревозник кој не е предмет на забрана за летање, под услов дека се исполнети релевантните безбедносни стандарди.

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото АОС (и неговиот трговски назив, доколку е различен)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверение за работа	Број на ИСАО ознака	Земја на оператор
BUTEMBO AIRLINES	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
CENTRAL EXPRESS AIR	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	Демократска Република Конго (ДРК)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
CHC STELAVIA	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
COMAIR	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
C0-ZA AIRWAYS	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
DAS AIRLINES	Непознат	RKC	Демократска Република Конго (ДРК)

DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/01 68/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/03 1/2005	EWS	Демократска Република (ДРК)	Конго
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/01 4/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/M NL/CM/ 014/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/00 02/MNL/ CM/014/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/04 03/TW/ TK/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/02 9/2005	BSP	Демократска Република (ДРК)	Конго
GOMA EXPRESS	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/00 22/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото АОС (и неговиот трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверението за работа	Број на ИКАО ознака	Земја на оператор
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	Непознат	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	Непознат	KNS	Демократска Република Конго (ДРК)
KIVU AIR	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Непознат	LCG	Демократска Република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
MANGO MAT	Потпис на министер	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/ KK//2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)
TEMBO SERVICES AIR	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/ 2006	Непозната	Демократска Република Конго (ДРК)

THOM'S AIRWAYS		409/CAB/MIN/TC/00 33/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
TMK COMMUTER	AIR	409/CAB/MIN/TC/02 0/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
TRACEP		Непознат	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
TRANS AIR CARGO SERVICES		409/CAB/MIN/TC/03 5/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)		409/CAB/MIN/TC/03 4/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
UHURU AIRLINES		409/CAB/MIN/TC/03 9/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
VIRUNGA CHARTER	AIR	409/CAB/MIN/TC/01 8/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
WALTAIR AVIATION		409/CAB/MIN/TC/03 6/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго
WIMBI AIRWAYS	DIRI	409/CAB/MIN/TC/00 5/2005	Непозната	Демократска Република (ДРК)	Конго

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во АОС (и неговиот трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверение за работа	Број на ИКАО ознака	Земја на оператор
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Екваторијална Гвинеја, вклучувајќи	Непознат	Непозната	Екваторијална Гвинеја
Air Consul SA	Непознат	RCS	Екваторијална Гвинеја
Avirex Guinee Equatoriale	Непознат	AXG	Екваторијална Гвинеја
COAGE — Compagnie Aeree de Guinee Equatorial	Непознат	COG	Екваторијална Гвинеја
Ecuato Guineana de Aviacion	Непознат	ECV	Екваторијална Гвинеја
Ecuatorial Cargo	Непознат	EQC	Екваторијална Гвинеја
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	Непознат	GEA	Екваторијална Гвинеја
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	Непознат	GET	Екваторијална Гвинеја
Jetline Inc.	Непознат	JLE	Екваторијална Гвинеја
KNG Transavia Cargo	Непознат	VCG	Екваторијална Гвинеја
Prompt Air GE SA	Непознат	POM	Екваторијална

			Гвинеја
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	Непознат	UTG	Екваторијална Гвинеја
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Либерија, вклучувајќи	Непознат	Непозната	Либерија
International Air Services	Непознат	IAX	Либерија
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	Непознат	TGR	Либерија
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	Непознат	WTC	Либерија
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Сиера Леоне, вклучувајќи	Непознат	Непознат	Сиера Леоне
AEROLIFT, Co. Ltd	Непознат	LFT	Сиера Леоне
AFRIK AIR LINKS	Непознат	AFK	Сиера Леоне
AIR LEONE, Ltd	Непознат	RLL	Сиера Леоне
AIR RUM, Ltd	Непознат	RUM	Сиера Леоне
AIR SALONE, Ltd	Непознат	RNE	Сиера Леоне

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во АОС (и неговиот трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) или број на уверение за работа	Број на ICAO ознака	Земја на оператор
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Непознат	DTY	Сиера Леоне
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	Непознат	FIR	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	Непознат	Непозната	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Непознат	PRR	Сиера Леоне
STAR AIR, Ltd	Непознат	SIM	Сиера Леоне
ТЕЕВАН AIRWAYS	Непознат	Непозната	Сиера Леоне
WEST COAST AIRWAYS Ltd	Непознат	WCA	Сиера Леоне
Сите авиопревозници кои имаат уверение издадено од страна на надлежните органи кои се одговорни за регулаторен надзор во Свазиленд, вклучувајќи	Непознат	Непозната	Свазиленд
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	Непознат	AIA	Свазиленд
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	Непознат	SZL	Свазиленд
Jet Africa	Непознат	OSW	Свазиленд

NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	Непознат	NEY	Свазиленд
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Непознат	Непозната	Свазиленд
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Непознат	SWX	Свазиленд

(¹) Забраната за летање за Ariana Afghan Airlines се применува на сите воздухоплови со кои лета овој превозник, освен следниов: А 310 со регистарски ознаки F-GYYY.

АНЕКС Б

СПИСОК НА АВИОПРЕВОЗНИЦИ ЧИИ АКТИВНОСТИ СЕ ПРЕДМЕТ НА
ОГРАНИЧУВАЊА НА ЛЕТАЊЕ ВО РАМКИ НА ЗАЕДНИЦАТА ⁽¹⁾

Назив на правниот субјект на авиопревозникот како што е наведено во неговото АОС (и негов трговски назив, доколку е различно)	Број на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС)	Број на ИКАО ознака	Земја на оператор	Тип на воздухоплов	Регистарска ознака ј и, кога е соодветно, сериските броеви на воздухоплови	Земја на регистрација
Air Bangladesh	17	BGD	Бангладеш	B747-269B	S2-ADT	Бангладеш
Buraq Air	002/01	BRQ	Либија	IL-76	— UN-76007 (сериски бр. 0003426765) — 5 ^a -DNA (сериски бр. 0023439140) — 5A-DMQ (сериски бр. 73479392) — UN-76008 (сериски бр. 0033448404)	Либија
Buraq Air	002/01	BRQ	Либија	Let L-410	5A-DMT (сериски бр. 871928)	Либија
HBA ⁽¹⁾	416/dac/tc /sec/087/2 005	ALX	Демократска Република Конго (ДРК)	Цела флота со исклучок на: L-101	Цела флота со исклучок на: 9Q-CHC (сериски бр. 193H-1206)	Демократска Република Конго (ДРК)

⁽¹⁾ На Нова Вора Airways му е дозволено да ги користи само споменатите одредени воздухоплов за тековни операции во рамки на Европската заедница.

⁽¹⁾ На авиопревозниците наведени во Анекс Б може да им се дозволено да ги користат сообраќајните права со користење на изнајмени воздухоплови со екипаж од

авиопревозник кој не е предмет на забрана за летање, под услов дека се исполнети релевантните безбедносни стандарди.