

32006R0474

23.3.2006

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

L 84/14

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 474/2006 НА КОМИСИЯТА
от 22 март 2006 година

за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаването на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи, и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО ⁽¹⁾, и по-специално член 3 от него,

като има предвид, че:

- (1) Глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 (наричан по-долу „Основен регламент“) определя процедурите за актуализиране на списъка на Общността на въздушните превозвачи, за които е в сила оперативна забрана в Общността, както и процедурите, позволяващи на държавите-членки, при определени обстоятелства, да приемат извънредни мерки, налагащи оперативна забрана в рамките на тяхната територия.
- (2) В съответствие с член 3, параграф 3 от Основния регламент всяка държава-членка съобщава на Комисията самоличността на въздушните превозвачи, за които е в сила оперативна забрана на територията ѝ, заедно с причините, довели до приемането на такава забрана, както и всякаква друга релевантна информация.
- (3) Комисията информира всички засегнати превозвачи директно, или когато това бе невъзможно — чрез властите, отговарящи за регулаторния им надзор, като посочи съществените факти и съображения, формиращи основата за решение за налагането на забрана за тях за опериране в Общността.
- (4) В съответствие с член 7 от Основния регламент на засегнатите превозвачи бе дадена възможност от Общността да се консултират с предоставените от държавите-членки документи, да предоставят писмени коментари и да направят устни изложения пред Комисията в рамките на 10 работни дни, а също и пред Комитета за авиационна безопасност ⁽²⁾.

- (5) Общите критерии за обсъждането на оперативна забрана по съображения за безопасност на общностно равнище са определени в приложението към Основния регламент.

Air Bangladesh

- (6) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на Air Bangladesh, касаещи определен самолет от нейния авиационен парк. Тези пропуски бяха идентифицирани от Германия по време на инспекции на място, осъществени по програмата за оценка на безопасността на чуждестранни самолети (ОБЧС) ⁽³⁾.

- (7) Air Bangladesh не реагира адекватно и своевременно на запитването на германските власти за гражданско въздухоплаване за аспектите на безопасността на нейното опериране, показвайки липса на прозрачност или комуникация, както се демонстрира от липсата на неин отговор на кореспонденцията от тази държава-членка. До днес Германия нямаше възможността да провери дали пропуските по отношение на безопасността са коригирани.

- (8) Властите на Бангладеш, отговарящи за регулаторния надзор на Air Bangladesh, не са осъществили адекватен надзор над един конкретен самолет, използван от този превозвач в съответствие със задълженията му по Чикагската конвенция.

- (9) Поради това, на базата на общите критерии бе преценено, че на Air Bangladesh следва да бъде наложена стриктна оперативна забрана и да бъде включена в приложение Б.

Air Koryo

- (10) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на Air Koryo. Тези пропуски бяха идентифицирани от Франция и Германия по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

⁽²⁾ Създаден с член 12 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и на административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4).

⁽³⁾ LBA-D-2005-0003

LBA-D-2005-0004

LBA-D-2005-0004.

⁽⁴⁾ DGAC/F 2000-210

Няма референции за друга инспекция за ОБЧС, осъществена от Германия.

- (11) По време на други инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽¹⁾, беше идентифицирана постоянната неспособност на Air Koryo да реагира на пропуските, оповестени преди това от Франция
- (12) Оповестената от Франция информация, която е потвърдена с доказателства и която е свързана със сериозни инциденти, показва латентни систематични пропуски по отношение на безопасността от страна на Air Koryo.
- (13) Air Koryo демонстрира липса на способност да реагира на тези пропуски по отношение на безопасността
- (14) Air Koryo не реагира адекватно и навременно на запитване от властите за гражданско въздухоплаване на Франция относно аспекта на безопасността на своето опериране, показвайки липсата на прозрачност или комуникация, което се демонстрира от липсата на отговор на запитването на тази държава-членка.
- (15) Корективният план за действие, представен от Air Koryo в отговор на искането на Франция, не е адекватен и достатъчен, за да коригира идентифицираните сериозни пропуски по отношение на безопасността
- (16) Властите на Корейската народнодемократична република, отговарящи за регулаторния надзор над Air Koryo, не са осъществили адекватен надзор над този оператор в съответствие със задълженията им по Чикагската конвенция.
- (17) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че Air Koryo не удовлетворява съответните стандарти за безопасност.

Ariana Afghan Airlines

- (18) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността във връзка с един самолет, опериран от Ariana Afghan Airlines. Тези пропуски бяха идентифицирани от Германия по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽²⁾.
- (19) Ariana Afghan Airlines демонстрира липсата на способност да реши проблема с тези пропуски по отношение на безопасността.
- (20) Ariana Afghan Airlines не реагира адекватно и своевременно на запитването на германските власти за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на нейното опериране, показвайки липса на комуникация, което се демонстрира от отсъствието на адекватна реакция на кореспонденцията от тази държава-членка.

⁽¹⁾ DGAC/F-2000-895

⁽²⁾ LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597.

- (21) Компетентните власти на Афганистан, където е регистриран самолетът, използван от Ariana Afghan Airlines, не са осъществили напълно адекватен надзор над самолета, използван от този превозвач, в съответствие със задълженията му по Чикагската конвенция.
- (22) Поради това, на базата на общите критерии, се преценява, че Ariana Afghan Airlines не отговаря на съответните стандарти за безопасност за всички самолети, които тя оперира, с изключение на един A310 с регистрационен номер F-GYYY, който е регистриран във Франция и който подлежи на надзор от френските власти.

BGB Air

- (23) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на BGB Air. Тези пропуски бяха идентифицирани от Италия по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽³⁾.
- (24) BGB Air показва липса на способност или желание да реагира на тези пропуски по отношение на безопасността, както се демонстрира от подлагането на самооценка със стандартите на ИКАО на базата на списък справка за чуждестранни оператори, предоставен от Италия, който не е в съответствие с последвалите заключения от инспекциите на ОБЧС.
- (25) BGB Air не реагира адекватно на запитване от властите на гражданско въздухоплаване на Италия относно аспекта на безопасността на тяхното опериране, показвайки липса на прозрачност или комуникация, което се демонстрира от липсата на отговор на запитването на тази държава-членка.
- (26) Няма доказателство за прилагане на адекватен корективен план на действие, представен от BGB Air, да коригира сериозните пропуски по отношение на безопасността в отговор на искането на Италия.
- (27) Властите на Казахстан, отговорни за регулаторния надзор на BGB Air, не сътрудничиха напълно с властите на гражданско въздухоплаване на Италия, когато се отнасяше до опасения по отношение на безопасността на оперирането на BGB Air, официален превозвач в тази държава, което се демонстрира от липсата на отговор на запитването на тази държава-членка.
- (28) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че BGB Air не удовлетворява съответните стандарти за безопасност.

⁽³⁾ ENAC-IT-2005-237.

Buraq Air

- (29) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по сигурността от страна на Buraq Air по отношение на нейните товарни операции. Тези пропуски бяха идентифицирани от Швеция и Нидерландия по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС (1).
- (30) Buraq Air не реагира адекватно и своевременно на запитване от властите на гражданско въздухоплаване на Германия относно аспекта на безопасността на товарните операции, показвайки липса на прозрачност или комуникация, което се демонстрира от липсата на отговор на запитването на тази държава-членка.
- (31) Компетентните власти на Либия, отговорни за регулаторния надзор на Buraq Air, не са осъществили адекватен надзор на товарните операции на превозвача в съответствие с изискванията на Чикагската конвенция.
- (32) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че на Buraq Air следва да бъде наложена стриктна оперативна забрана и да бъде включена в приложение Б.

Air Service Comores

- (33) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на Air Service Comores. Тези пропуски бяха идентифицирани от държава-членка, Франция, по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС (2).
- (34) Няма доказателство за прилагане на адекватен корективен план на действие, представен от Air Service Comores, да коригира сериозните пропуски по отношение на безопасността в отговор на искането на Франция.
- (35) Компетентните власти, отговорни за регулаторния надзор на Air Service Comores, са показали липса на способност да реагират на тези пропуски по отношение на безопасността.
- (36) Компетентните власти, отговорни за регулаторния надзор на Air Service Comores, не сътрудничиха навреме с френските власти за гражданско въздухоплаване, когато са възникнали опасения относно мерките за сигурност на превозвач, лицензиран в тази държава.
- (37) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че Buraq Air не удовлетворява съответните стандарти за безопасност.

GST Aero Air Company

- (38) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на GST Aero Air Company. Тези пропуски бяха идентифицирани от Италия по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС (3).
- (39) GST Aero Air Company показва липса на способност или желание да реагира на тези пропуски по отношение на безопасността.
- (40) GST Aero Air Company не реагира адекватно и своевременно на запитване от властите на гражданско въздухоплаване на Италия относно аспекта на безопасността на своите операции, показвайки липса на прозрачност или комуникация, което се демонстрира от липсата на отговор на запитването на тази държава-членка.
- (41) Няма доказателство за прилагане на адекватен корективен план на действие, представен от GST Aero Air Company, който да коригира сериозните пропуски по отношение на безопасността в отговор на искането на Италия.
- (42) Властите на Казахстан, отговорни за регулаторния надзор на GST Aero Air Company, не сътрудничиха напълно с властите на гражданско въздухоплаване на Италия, когато се отнасяше за опасения, възникнали по отношение на безопасността на оперирането на превозвач, лицензиран или официално разрешен в тази държава, което се демонстрира от ограничения отговор на кореспонденцията, изпратена от Италия.
- (43) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че GST Aero Air Company не удовлетворява съответните стандарти за безопасност.

Phoenix Aviation

- (44) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Киргизстан, са показали недостатъчна способност да осъществят или наложат съответните стандарти за безопасност, отнасящи се до Phoenix Aviation. Тъй като свидетелството за авиационен оператор на Phoenix Aviation е било изпадено от Киргизстан, няма доказателства, които да показват, че централата на авиолинията е в Обединените арабски емирства, противоположно на изискванията на приложение 6 от Чикагската конвенция. Фактологическият доклад на националния съвет по безопасност на САЩ (4) за катастрофа, в която е замесен полет 904 на Kam air, управляван от Phoenix Aviation, съобщава, че централата на Phoenix Aviation е в Обединените арабски емирства.

(1) LEV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47.

(2) DGAC/F-2005-1222.

(3) ENAC-IT-2005-170
ENAC – IT-2005-370.

(4) Фактически авиационен доклад САЩ — Национален съвет по безопасност на транспорта, 2 март 2005, (NTSB ID: DC05RA033).

(45) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че Phoenix Aviation не удовлетворява съответните стандарти за безопасност.

Phuket Airlines

(46) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на Phuket Airlines. Тези пропуски бяха идентифицирани от държавите-членки, Великобритания и Нидерландия, по време на инспекции място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽¹⁾.

(47) Phuket Airlines показва липса на способност или желание да реагира своевременно и адекватно на тези пропуски по отношение на безопасността.

(48) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Тайланд, не сътрудничиха напълно с властите на гражданско въздухоплаване на Нидерландия, когато се отнасяше за опасения, възникнали по отношение на безопасността на оперирането на превозвач, лицензиран или официално разрешен в тази държава, което се демонстрира от липсата на уместни отговори на кореспонденцията, изпратена от тази държава-членка.

(49) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че Phuket Airlines не удовлетворява съответните стандарти за безопасност.

Reem Air

(50) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на Reem Air. Тези пропуски бяха идентифицирани от Нидерландия по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽²⁾.

(51) Постоянният неуспех на Reem Air да реагира на пропуски по отношение на безопасността беше потвърден от

Нидерландия по време на инспекции на място, осъществени по програмата на ОБЧС ⁽³⁾.

(52) Reem Air показва липса на способност или желание да реагира на тези пропуски по отношение на безопасността.

(53) Reem Air не реагира адекватно и своевременно на запитването на нидерландските власти за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на нейното опериране, показвайки липса на прозрачност или комуникация, което се демонстрира от отсъствието на отговор на кореспонденцията на тази държава-членка.

(54) Няма доказателство за прилагане на адекватен корективен план на действие, представен от Reem Air, който да коригира сериозните пропуски по отношение на безопасността в отговор на искането на Нидерландия.

(55) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Киргизстан, не са упражнили адекватен надзор на този превозвач в съответствие с Чикагската конвенция, което е доказано от постоянни сериозни пропуски по отношение на безопасността. Освен това информация, предоставена на Комисията от Reem Air, по време на изслушването, разрешено на тази компания, показва, че докато свидетелството за авиационен оператор на Reem Air е било издадено от Киргизстан, централата на тази авиолиния е в Обединените арабски емирства, противно на изискванията на приложение 6 от Чикагската конвенция.

(56) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че Reem Air не удовлетворява съответните стандарти за безопасност.

Silverback Cargo Freighters

(57) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на Silverback Cargo Freighters. Тези пропуски бяха идентифицирани от Белгия по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽⁴⁾.

(58) Silverback Cargo Freighters, която също осигурява поддръжката (А&В проверка) на собствения си самолет, не реагира адекватно и своевременно на запитването на властите за гражданско въздухоплаване на тази държава-членка, относно аспектите на безопасността на нейното опериране, показвайки липса на прозрачност или комуникация, което се демонстрира от отсъствието на отговор на кореспонденцията от тази държава-членка.

(59) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че Silverback Cargo Freighters не удовлетворява съответните стандарти за безопасност.

⁽¹⁾ САА-UK-2005-40
САА-UK-2005-41
САА-UK-2005-42
САА-UK-2005-46
САА-UK-2005-47
САА-UK-2005-48
САА-NL-2005-49
САА-NL-2005-51
САА-NL-2005-54
САА-NL-2005-55
САА-NL-2005-56.

⁽²⁾ САА-NL-2005-119
САА-NL-2005-122
САА-NL-2005-128
САА-NL-2005-171
САА-NL-2005-176
САА-NL-2005-177
САА-NL-2005-191
САА-NL-2005-195
САА-NL-2005-196.

⁽³⁾ САА-NL-2005-230
САА-NL-2005-234
САА-NL-2005-235.

⁽⁴⁾ ВСАА-2005-36.

Въздушни превозвачи от Демократична република Конго

- (60) Независимо от усилията властите на гражданско въздухоплаване на Демократична Република Конго имат сериозни трудности да осъществят и наложат съответни мерки за сигурност, както е показано от ИКАО-USOAP — Кратък доклад за финансовата ревизия на Директората за гражданско въздухоплаване на Демократична република Конго (Киншаса, 11—18 юни 2001 г.). По-специално, не съществува система за официално одобрение на въздушни оператори.
- (61) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Демократична република Конго, систематично са показали липса на способност да проведат адекватен надзор по безопасност.
- (62) Действаща забрана е наложена на Central air express поради доказани пропуски, свързани с международните стандарти по безопасност и липсата на сътрудничество с държавата членка.
- (63) Белгия ⁽¹⁾ и Newa Bora Airways (НВА) са предоставили информация, която показва, че в случая на НВА пропуските, наблюдавани в миналото от белгийските власти, са били значително коригирани по отношение на определен самолет. По-нататък Белгия е информирала Комисията, че възнамерява да извършва систематични проверки на място на НВА. Предвид това се счита, че на този превозвач следва да бъде позволено да продължава със сегашните си операции.
- (64) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че всички въздушни превозвачи, официално разрешени в Демократична република Конго, следва да бъдат включени в приложение А с изключение на НВА, която следва да бъде включена в приложение Б.

Въздушни превозвачи от Екваториална Гвинея

- (65) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Екваториална Гвинея, не сътрудничиха напълно с властите на гражданско въздухоплаване на Обединеното кралство за безопасността на оперирането на превозвачи, лицензиран или официално разрешен в тази държава, когато са възникнали опасения. Обединеното кралство писа на генералния директор на гражданско въздухоплаване в Екваториална Гвинея на 22 март 2002 г. ⁽²⁾ търсейки яснота по следните пунктове:

- (1) ОБЧС инспекция на място, осъществена от властите на Белгия на 11 март 2006 г. в Брюксел.
- (2) Кореспонденция между Министерството на транспорта на Обединеното кралство и ДДГА-Екваториална Гвинея относно „Въздухоплавателен регистър на Екваториална Гвинея“ — 27 март 2002 г.

- значително увеличение на броя самолети, регистрирани в Екваториална Гвинея и предложения Бюрото за регистриране на самолети или подобна организация, да може да управлява регистъра,
- факта, че много оператори, притежаващи свидетелство за авиационен оператор, издаден от Екваториална Гвинея, нямат централа в Екваториална Гвинея.

Писмото също уведомяваше генералния директор на гражданско въздухоплаване, че Обединеното кралство не би позволило по-нататъшни търговски операции на нейна територия от въздушни превозвачи на Екваториална Гвинея, докато властите на Обединеното кралство не са уверени, че тези авиолинии получават задоволителен надзор. Екваториална Гвинея не отговори на това писмо.

- (66) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Екваториална Гвинея, са показали недостатъчна способност да осъществят или наложат съответните стандарти за безопасност, особено което е показано от проверките и подобни корективни планове за действие, създадени от ИКАО — Универсална програма за проверка на надзора по мерките за безопасност. Тази проверка на Екваториална Гвинея се състоя през май 2001 г., където докладът по проверката ⁽³⁾ показва, че властите на гражданско въздухоплаване нямаха по време на проверката способността да обезпечат адекватен надзор на своите въздушни линии и да докажат факта, че оперират съгласно стандартите на ИКАО. Резултатите от проверката показаха:
- липса на организация, способна да извърши надзор на мерките по безопасност, особено липса на специализиран персонал с областта на лицензиране, самолетни операции или летателна годност,
 - неспособност да се определи броят на самолетите в регистъра или броят на издадени валидни свидетелства за летателна годност,
 - неуспех да се установи структурна система за правоспособност и контрол над въздушните оператори,
 - неуспех да се приемат правила на въздухоплавателните операции,
 - неуспех да се осъществи система за изпълнение на основните задължения на агенция, инспектираща летателната годност.

- (3) ИКАО-ISOAP — Кратък доклад — Проверка на Дирекцията по гражданско въздухоплаване на Република Екваториална Гвинея (Малабо, 14—18 май 2001 г.).

Освен това Генералната дирекция на гражданско въздухоплаване на Екваториална Гвинея не е предала навреме на ИКАО план за действие, който да коригира резултатите от проверката ⁽¹⁾, и последваща проверка не се състояла.

(67) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Екваториална Гвинея, са показали недостатъчна способност да осъществят или наложат съответните стандарти за безопасност, в съответствие с техните задължения според Чикагската конвенция. Всъщност някои притежатели на свидетелства за авиационни оператори, издадени от Екваториална Гвинея, не оперират от централа, намираща се в Екваториална Гвинея, което е в противоречие с изискванията на приложение 6 от Чикагската конвенция ⁽²⁾.

(68) Властите на Екваториална Гвинея, отговорни за регулаторния надзор на следващите превозвачи, са показали недостатъчна способност да осъществят или наложат съответните стандарти за безопасност на тези превозвачи: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatoriale, 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 — Union de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Поради това, на базата на общите критерии^q бе преценено, че всички въздушни превозвачи, официално разрешени в Екваториална Гвинея^q следва да бъдат предмет на оперативна забрана и включени в приложение А.

Въздушни превозвачи от Либерия

(70) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на международните въздушни служби в Либерия. Тези пропуски бяха идентифицирани от Франция по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽³⁾.

(71) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Либерия, не сътрудничиха напълно с властите на гражданско въздухоплаване на Обединеното кралство, когато са били информирани за сериозни пропуски в мерките за безопасност, идентифицирани по време на проверка на място на регистриран либерийски самолет, проведена от властите на гражданско въздухоплаване на Обединеното кралство на

5 март 1996 г. ⁽⁴⁾ Опасения по отношение на безопасността на опериране на превозвачите, лицензирани или официално разрешени в Либерия, възникнаха веднага, когато на 12 март 1996 г. либерийският DCA беше уведомен от властите на гражданско въздухоплаване на Обединеното кралство, че всички искания за разрешения за либерийски регистриран самолет да упражнява търговски полети до Обединеното кралство, ще бъдат отказани, докато либерийските власти могат да докажат съществуването на ефективна регулаторна система, която да осигури летателната годност на самолет от либерийския регистър. Не е бил получен отговор от либерийските власти. Също така либерийските власти не сътрудничиха напълно с властите на гражданско въздухоплаване на Франция, като отказаха да отговорят, когато последната държава-членка изрази опасения за безопасността на оперирането на превозвач, лицензиран или официално разрешен в Либерия.

(72) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Либерия, са показали недостатъчна способност да осъществят или наложат съответните стандарти за безопасност. Правителството на Либерия само признава през 1996 г. ⁽⁵⁾, че не е способно да поддържа регулаторен контрол над либерийски регистриран самолет поради граждански конфликт. Докато Всестранното мирно съглашение беше подписано през 2003 г. и ООН и преходното национално правителство на Либерия бавно въвеждаха мерки да подобрят сигурността, малко вероятно е способността на правителството да регулира своя регистър, който да бъде подобрен от 1996 г. ИКАО не е провел проверка на USOAP поради причини на сигурност.

(73) Властите на Либерия, отговорни за регулаторния надзор на следните превозвачи, са показали недостатъчна способност да осъществят или наложат съответните стандарти за безопасност на тези превозвачи: International Air Services Inc., Sargur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co.ltd.

(74) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че всички въздушни превозвачи, официално разрешени в Либерия, следва да бъдат предмет на оперативна забрана и включени в приложение А.

Въздушни превозвачи от Сиера Леоне

(75) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на Air Universal Ltd. Тези пропуски бяха идентифицирани от Швеция по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ ICAO — работен доклад на Съвета C-WP/12471.

⁽²⁾ Кореспонденция между Министерството на транспорта на Обединеното кралство и ЕСАС по „Издаване на самолетна документация от неодобрените компании“ (6 август 2003 г.).

⁽³⁾ DGAC/F-2004 Nos 315, 316.

⁽⁴⁾ UK-CAA Регулаторна група — Доклад от авиационно проучване, 5 март 1996 г. (Служебен код: 223).

⁽⁵⁾ Кореспонденция между Министерството на транспорта на Либерия и ГДГА на Обединеното кралство относно „невъзможността поради граждански конфликт в Либерия, да се поддържа регулаторен контрол над самолети, регистрирани в Либерия“, 28 август 1996 г.

⁽⁶⁾ LFSV-S-04-0037.

- (76) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Сиера Леоне, не сътрудничиха напълно с властите на гражданско въздухоплаване на Швеция, когато се отнасяше за опасения, възникнали по отношение на безопасността на оперирането на Air Universal Ltd., лицензиран в тази държава, което се демонстрира от липсата на отговор на кореспонденцията, изпратена от тази държава-членка.
- (77) Оперативното одобрение или техническото разрешение на всеки въздушен превозвач под надзора на Сиера Леоне е бил отказан по-рано или анулиран от Обединеното кралство.
- (78) Тъй като свидетелството за авиационен оператор на е било издадено в Сиера Леоне, фактите сочат, че централата на авиолинията е в Йордания, което е в противоречие с изискванията на приложение 6 от Чикагската конвенция.
- (79) Властите на Сиера Леоне, отговорни за регулаторния надзор на Air Universal Ltd., не са упражнили адекватен надзор на този превозвач в съответствие с техните задължения съгласно Чикагската конвенция.
- (80) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че Air Universal Ltd. не удовлетворява съответните стандарти за безопасност.
- (81) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от превозвачи, лицензирани в Сиера Леоне. Тези пропуски бяха идентифицирани от три държави-членки: Обединеното кралство, Малта и Швеция по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽¹⁾.
- (82) Властите, отговорни за регулаторния надзор на Сиера Леоне, не сътрудничиха напълно с властите на гражданско въздухоплаване на Швеция и Малта, когато се отнасяше за опасения, възникнали по отношение на безопасността на оперирането на Air Universal Ltd., лицензиран в тази държава, което се демонстрира от липсата на отговор на кореспонденцията, изпратена от тази държава-членка.
- (83) Властите на Сиера Леоне, отговорни за регулаторния надзор на следните превозвачи, са показали недостатъчна способност да осъществят или наложат съответните стандарти за безопасност в съответствие с техните задължения съгласно Чикагската конвенция. На Сиера Леоне ѝ липсва съответна система, с която да наблюдава своите оператори или самолети и няма техническата способност да се заеме с тази задача. Централата на някои притежатели на свидетелство за авиационен оператор, издаден в Сиера Леоне, не се намира в Сиера Леоне, което е в противоречие с приложение 6 от Чикагската конвенция.
- (84) Корективният план на действие, представен от Сиера Леоне, се смята за неподходящ или недостатъчен да коригира идентифицираните сериозни пропуски в мерките за сигурност. Властите на гражданско въздухоплаване на Сиера Леоне са наели частна компания International Aviation Surveyors (IAS) да проведат определени действия по надзора вместо тях. Както и да е, условията, поставени между двете страни в меморандума за разбирателство ⁽²⁾, не осигурява адекватна система на надзор за самолети в регистъра на Сиера Леоне. По-специално:
- самолетите/авиолиниите, включени в меморандума за разбирателство, не бяха базирани в Сиера Леоне и персоналът на IAS не беше базиран нито в Сиера Леоне, нито в страната, където авиолиниите бяха базирани.
 - IAS изглежда нямаше никаква изпълнителна власт.
 - IAS пое отговорността за рутинни проверки на дадените авиолинии, но нивото на действията по инспекциите не беше определено.
 - меморандумът за разбирателство позволи на IAS договорни отношения с заинтересуваните авиолинии.
 - меморандумът за разбирателство не третира адекватно проверката на летателните операции.

⁽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⁾ Меморандум между ДГА Сиера Леоне и „FAST International Aviation Surveyors“ относно инспекцията и контрола на регулаторните служби за извънрегионални инспектори (IAS/SL DCA MOA 201101).

- (85) Властите на Сиера Леоне, отговорни за регулаторния надзор на следните превозвачи, са показали недостатъчна способност да осъществят или наложат съответните стандарти за безопасност на тези превозвачи: 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.
- (86) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че всички въздушни превозвачи, официално разрешени в Сиера Леоне, следва да бъдат предмет на оперативна забрана и включени в приложение А.

Въздушни превозвачи от Свазиленд

- (87) Съществуват потвърдени данни за сериозни пропуски по отношение на сигурността от страна на Jet Africa, въздушен превозвач, лицензиран в Свазиленд. Тези пропуски бяха идентифицирани от Нидерландия по време на инспекции на място, осъществени по програмата за ОБЧС ⁽¹⁾.
- (88) Jet Africa не реагира адекватно и своевременно на запитването на нидерландските власти за гражданско въздухоплаване относно аспектите на безопасността на нейното опериране, показвайки липса на прозрачност или комуникация, което се демонстрира от отсъствието на отговор на кореспонденцията на тази държава-членка.
- (89) Не съществува доказателство за корективен план на действие, представен от Jet Africa, за сериозните пропуски в мерките за безопасност в отговор на искането на Нидерландия.
- (90) Властите на Свазиленд, отговорни за регулаторния надзор на следните превозвачи, са показали недостатъчна способност да осъществят или наложат съответните стандарти за безопасност, което по-точно е демонстрирано в проверката на USOAP, състояла се през март 1999 г. Докладът от проверката ⁽²⁾ направи заключение, че по време на проверката Свазиленд не е била способна да се заеме задоволително с отговорности, отнасящи се до надзора на мерките по безопасност, по отношение на техните авиолинии и регистъра на самолетите. Също беше отбелязано, че е невъзможно да се определи реалният брой на самолети в регистъра, тъй като не е бил поддържан навреме. Нито беше възможно за екипа, провеждащ проверката, да определи реалният брой на разрешителните на персонала, издадени в Свазиленд, които все още са валидни, тъй като регистриране не било поддържано. Последваща USOAP проверка не е била направена, защото Свазиленд не е представила информация на USOAP за напредъка, който е бил постигнат в прилагането на плана за действие да се коригират заключенията на проверката.

- (91) Властите на Свазиленд, отговорни за регулаторния надзор на следните превозвачи, са показали недостатъчна способност да осъществят или наложат съответните стандарти за безопасност на тези превозвачи: Aero Africa (Pty) Ltd., African International Airways (Pty), Airlink Swaziland Ltd., Northeast Airlines (Pty) Ltd., Scan Air Charter Ltd., Swazi Express Airways, Jet Africa.
- (92) Поради това, на базата на общите критерии, бе преценено, че всички въздушни превозвачи, официално разрешени в Сиера Леоне, следва да бъдат предмет на оперативна забрана и включени в приложение А.

Главни съображения, отнасящи се до превозвачите, включени в списъка

- (93) Тъй като не се излага на риск сигурността, на всички въздушни превозвачи, споменати по-горе, може да им се разреши да упражняват транспортни права като употребяват въздухоплавателни средства, взети на мокър лизинг от въздушен превозвач, който не е предмет на оперативна забрана, като се обезпечат и спазват съответни мерки за безопасност.
- (94) Списъкът на Общността следва да се осъвременява постоянно и толкова често, колкото се изисква, за да се има предвид развитието на безопасността във връзка със засегнатите въздушни превозвачи, на базата на по-нататъшни доказателства за предприети действия за отстраняване на грешките.

Въздушни превозвачи, които не са включени в списъка

- (95) Като се има предвид доказателството, предоставено от Tuninter и властите на Тунис, отговорни за неговия надзор и последвало потвърждение от Италия, съществува потвърдено доказателство за пропуските в мерките за сигурност по време на две проверки на място, наблюдавани от властите на Италия, че са били коригирани от този превозвач.
- (96) На базата на информацията, предоставена от Германия, се смята, че повече не съществува потвърдено доказателство за липса на способност или готовност от страна на властите на Таджикистан, отговорни за регулаторен надзор на въздушни превозвачи, официално разрешени от тази държава.
- (97) На базата на информацията, предоставена на Белгия, която показва, че пропуските, които доведоха до национална забрана на I.C.T.T.P.W. и South Airlines, са били напълно отстранени, се счита, че не съществува потвърдено доказателство за постоянни сериозни пропуски в мерките за безопасност от страна на тези въздушни превозвачи.

⁽¹⁾ CAA/NL-2004-98.

⁽²⁾ ИКАО — USOAP, Кратък доклад — Проверка на ДГА на Свазиленд (Мбабане, 9—12 март 1999 г.).

- (98) На базата на информацията, предоставена на Германия, която показва, че точно определеният самолет, който доведе до налагане на операционно ограничение на Atlant Soюз, вече не част от самолетния парк, се счита, че няма потвърдено доказателство от постоянни сериозни пропуски от страна на този въздушен превозвач.
- (99) На базата на наличната информация на този етап се счита, че не съществува потвърдено доказателство за некоригирани сериозни пропуски в мерките за безопасност от страна на Air Mauritania. Въпреки това способността на властите на Мавритания, отговорни за регулаторния надзор на този въздушен превозвач, следва да бъде преценена в бъдеще. И накрая следва да се направи оценка на властите на Мавритания, отговорни за регулаторния надзор на този въздушен превозвач, в рамките на 2 месеца от Комисията с помощта на властите на която и да е заинтересувана държава-членка.
- (100) Предпазните мерки, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по авиационна безопасност,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

Настоящият регламент въвежда списък на Общността на въздушни превозвачи, които са предмет на оперативна забрана вътре в Общността, посочено в глава II от Основния регламент.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 22 март 2006 година.

Член 2

Оперативни забрани

1. Въздушните превозвачи, упоменати в приложение А, са предмет на забрана вътре в Общността за всички техни операции.
2. Въздушните превозвачи, упоменати в приложение Б, са предмет на операционни ограничения вътре в Общността. Операционните ограничения се състоят от забрана за използване на определен самолет или определен тип, споменат в приложение Б.

Член 3

Привеждане в изпълнение

Държавите-членки информират Комисията за мерките, взети съгласно 3, параграф 1 от Основния регламент, да приведат в изпълнение на тяхна територия, оперативните забрани, включени в списъка на Общността, по отношение на въздушните превозвачи, които са предмет на тези забрани.

Член 4

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на първия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

За Комисията

Jacques BARROT

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ А

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ЧИИТО ПО ОПЕРАЦИИ СА ПРЕДМЕТ НА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА ОБЩНОСТТА ⁽¹⁾

Наименование на юридическото лице на въздушен превозвач, посочено в САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Свидетелство за авиационен оператор (САО) № или № на лиценза за опериране	Обозначителен № на ИКАО за авиолинията	Държава на оператора
Air Koryo	неизвестен	KOR	Корейска народнодемократична република (КНДР)
Air Service Comores	неизвестен	неизвестен	Comores
Ariana Afghan Airlines ⁽¹⁾	009	AFG	Афганистан
BGB Air	AK-0194-04	неизвестен	Казахстан
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Казахстан
Phoenix Aviation	02	PHG	Киргизстан
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Тайланд
Reem Air	07	REK	Киргизстан
Silverback Cargo Freighters	неизвестен	VRB	Руанда
Всички въздушни превозвачи, на които е издадено свидетелство от органа за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), включително,	неизвестен	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Демократична република Конго (ДРК)
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIGLE AVIATION	Министерски подпис	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR BOYOMA	Министерски подпис	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR TROPIQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
ATO — Air Transport Office	неизвестен	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Демократична република Конго (ДРК)
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

⁽¹⁾ На изброените в приложение А въздушни превозвачи може да бъде разрешено да упражняват права за трафик, като използват самолет на мъкър лизинг от въздушен превозвач, спрямо който не действа забрана, при условие че се спазват съответните стандарти за безопасност

Наименование на юридическото лице на въздушен превозвач, посочено в CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Свидетелство за авиационен оператор (CAO) № или № на лиценза за опериране	Обозначителен № на ИКАО за авиолинията	Държава на оператора
BUTEMBO AIRLINES	Министерски подпис	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAH	Демократична република Конго (ДРК)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CHC STELAVIA	Министерски подпис	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMAIR	Министерски подпис	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CO-ZA AIRWAYS	Министерски подпис	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
DAS AIRLINES	Неизвестен	RKC	Демократична република Конго (ДРК)
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	Демократична република Конго (ДРК)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/014/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/CM/014/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0403/TW/TK/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	Демократична република Конго (ДРК)
GOMA EXPRESS	Министерски подпис	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Министерски подпис	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

Наименование на юридическото лице на въздушен превозвач, посочено в CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Свидетелство за авиационен оператор (CAO) № или № на лиценза за опериране	Обозначителен № на ИКАО за авиолинията	Държава на оператора
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	неизвестен	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	неизвестен	KNS	Демократична република Конго (ДРК)
KIVU AIR	Министерски подпис	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	неизвестен	LCG	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MANGO MAT	Министерски подпис	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
RWABIKA „BUSHI EXPRESS“	неизвестен	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/КК//2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/2006	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRACEP	неизвестен	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)

Наименование на юридическото лице на въздушен превозвач, посочено в CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Свидетелство за авиационен оператор (CAO) № или № на лиценза за опериране	Обозначителен № на ИКАО за авиолинията	Държава на оператора
Всички въздушни превозвачи, на които е издадено свидетелство от органа за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, включително	неизвестен	неизвестен	Екваториална Гвинея
Air Consul SA	неизвестен	RCS	Екваториална Гвинея
Avirex Guinee Equatoriale	неизвестен	AXG	Екваториална Гвинея
COAGE — Compagnie Aeree de Guinee Equatorial	неизвестен	COG	Екваториална Гвинея
Ecuato Guineana de Aviacion	неизвестен	ECV	Екваториална Гвинея
Ecuatorial Cargo	неизвестен	EQC	Екваториална Гвинея
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	неизвестен	GEA	Екваториална Гвинея
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	неизвестен	GET	Екваториална Гвинея
Jetline Inc.	неизвестен	JLE	Екваториална Гвинея
KNG Transavia Cargo	неизвестен	VCG	Екваториална Гвинея
Prompt Air GE SA	неизвестен	POM	Екваториална Гвинея
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	неизвестен	UTG	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, на които е издадено свидетелство от органа за регулаторен надзор на Либерия, включително	неизвестен	неизвестен	Либерия
International Air Services	неизвестен	IAX	Либерия
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	неизвестен	TGR	Либерия
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	неизвестен	WTC	Либерия
Всички въздушни превозвачи, на които е издадено свидетелство от органа за регулаторен надзор на Сиера Леоне, включително	неизвестен	неизвестен	Сиера Леоне
AEROLIFT, Co. Ltd	неизвестен	LFT	Сиера Леоне
AFRIK AIR LINKS	неизвестен	AFK	Сиера Леоне
AIR LEONE, Ltd	неизвестен	RLL	Сиера Леоне
AIR RUM, Ltd	неизвестен	RUM	Сиера Леоне
AIR SALONE, Ltd	неизвестен	RNE	Сиера Леоне

Наименование на юридическото лице на въздушен превозвач, посочено в CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Свидетелство за авиационен оператор (CAO) № или № на лиценза за опериране	Обозначителен № на ИКАО за авиопинията	Държава на оператора
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Сиера Леоне
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	неизвестен	DTY	Сиера Леоне
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	неизвестен	FIR	Сиера Леоне
HEAVYLIFT CARGO	неизвестен	неизвестен	Сиера Леоне
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	неизвестен	PRR	Сиера Леоне
STAR AIR, Ltd	неизвестен	SIM	Сиера Леоне
TEEBAH AIRWAYS	неизвестен	неизвестен	Сиера Леоне
WEST COAST AIRWAYS Ltd	неизвестен	WCA	Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, на които е издадено свидетелство от органа за регулаторен надзор на от Свазиленд, включително	неизвестен	неизвестен	Свазиленд
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	неизвестен	AIA	Свазиленд
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	неизвестен	SZL	Свазиленд
Jet Africa	неизвестен	OSW	Свазиленд
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	неизвестен	NEY	Свазиленд
SCAN AIR CHARTER, Ltd	неизвестен	неизвестен	Свазиленд
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	неизвестен	SWX	Свазиленд

(¹) Оперативната забрана за Ariana Afghan Airlines се прилага за всички въздухоплавателни средства, с които оперира този въздушен превозвач с изключение на: А310 с регистрационен номер F-GYYY.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, ЧИЕТО ОПЕРИРАНЕ Е ПРЕДМЕТ НА ОПЕРАТИВНА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА ОБЩНОСТТА ⁽¹⁾

Наименование на юридическото лице на въздушен превозвач, посочено в CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	№ на свидетелство за авиационен оператор по CAO	Обозначителен № на ИКАО за авиолинията	Държава на оператора	Вид на въздухоплавателното средство	Регистрационен/ни номер/а и, ако има налични, сериен номер/а на конструкцията	Държава на регистрация
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Бангладеш
Buraq Air	002/01	BRQ	Libya	IL-76	— UN-76007 (cons. № 0003426765) — 5a-DNA (cons. № 0023439140) — 5A-DMQ (cons. № 73479392) — UN-76008 (cons. № 0033448404)	Либия
Buraq Air	002/01	BRQ	Libya	Let L-410	5A-DMT (cons. № 871928)	Либия
HBA ⁽¹⁾	416/dac(tc/sec) 087/2005	ALX	Демократична република Конго (ДРК)	Целият самолетен парк с изключение на: L-101	Целият самолетен парк с изключение на: 9Q-CHC (cons. № 193H-1206)	Демократична република Конго (ДРК)

⁽¹⁾ На Hava Bora Airways се позволява да ползва само упоменатото за настоящите си нужди специфично въздухоплавателно средство за операции в границите на Общността.

⁽¹⁾ На изброените в приложение Б въздушни превозвачи може да бъде разрешено да упражняват права за трафик, като използват самолет на мъкър лизинг от въздушен превозвач, спрямо който не действа забрана, при условие че се спазват съответните стандарти за безопасност.