Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B

REGULAMENTUL (CE) NR. 474/2006 AL COMISIEI

din 22 martie 2006

de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 84, 23.3.2006, p. 14)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Commission Regulation (EC) No 910/2006 of 20 June 2006 (*)	L 168	16	21.6.2006
►M2	Regulamentul (CE) nr. 1543/2006 al Comisiei din 12 octombrie 2006	L 283	27	14.10.2006
►M3	Regulamentul (CE) nr. 235/2007 al Comisiei din 5 martie 2007	L 66	3	6.3.2007
►M4	Regulamentul (CE) nr. 787/2007 al Comisiei din 4 iulie 2007	L 175	10	5.7.2007
►M5	Regulamentul (CE) nr. 1043/2007 al Comisiei din 11 septembrie 2007	L 239	50	12.9.2007
►M6	Regulamentul (CE) nr. 1400/2007 al Comisiei din 28 noiembrie 2007	L 311	12	29.11.2007
►M7	Regulamentul (CE) nr. 331/2008 al Comisiei din 11 aprilie 2008	L 102	3	12.4.2008
►M8	Regulamentul (CE) nr. 715/2008 al Comisiei din 24 iulie 2008	L 197	36	25.7.2008
►M9	Regulamentul (CE) nr. 1131/2008 al Comisiei din 14 noiembrie 2008	L 306	47	15.11.2008
►M10	Regulamentul (CE) nr. 298/2009 al Comisiei din 8 aprilie 2009	L 95	16	9.4.2009
►M11	Regulamentul (CE) nr. 619/2009 al Comisiei din 13 iulie 2009	L 182	4	15.7.2009
►M12	Regulamentul (CE) nr. 1144/2009 al Comisiei din 26 noiembrie 2009	L 312	16	27.11.2009
►M13	Regulamentul (UE) nr. 273/2010 al Comisiei din 30 martie 2010	L 84	25	31.3.2010
►M14	Regulamentul (UE) nr. 590/2010 al Comisiei din 5 iulie 2010	L 170	9	6.7.2010
►M15	Regulamentul (UE) nr. 791/2010 al Comisiei din 6 septembrie 2010	L 237	10	8.9.2010
►M16	Regulamentul (UE) nr. 1071/2010 al Comisiei din 22 noiembrie 2010	L 306	44	23.11.2010
►M17	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2011 al Comisiei din 19 aprilie 2011	L 104	10	20.4.2011
►M18	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1197/2011 al Comisiei din 21 noiembrie 2011	L 303	14	22.11.2011
►M19	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 295/2012 al Comisiei din 3 aprilie 2012	L 98	13	4.4.2012
►M20	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1146/2012 al Comisiei din 3 decembrie 2012	L 333	7	5.12.2012

(*) Acest act nu a fost publicat niciodată în limba română.

▼B

REGULAMENTUL (CE) NR. 474/2006 AL COMISIEI

din 22 martie 2006

de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 privind stabilirea unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și informarea pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE ([1]), în special articolul 3,

întrucât:

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

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

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

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

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

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

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

▼B

Air Bangladesh

(6) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță din partea transportatorului Air Bangladesh cu privire la o anumită aeronavă din flota sa. Aceste deficiențe au fost identificate în timpul inspecțiilor la sol efectuate de către Germania în cadrul programului SAFA ([1]).

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

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

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

Air Koryo

(10) Există probe verificate ale unor grave deficiențe de siguranță din partea transportatorului Air Koryo. Aceste deficiențe au fost identificate de Franța și Germania în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([2]).

(11) Pe parcursul altor inspecții la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([3]) a fost identificată o incapacitate persistentă a transportatorului Air Koryo de a remedia deficiențele comunicate anterior de Franța.

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

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

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

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

([1]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

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

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

▼B

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

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

Ariana Afghan Airlines

(18) Există probe verificate privind grave deficiențe de siguranță ale anumitor aeronave exploatate de transportatorul Ariana Afghan Airlines. Aceste deficiențe au fost identificate de Germania în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([1]).

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

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

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

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

BGB Air

(23) Există probe verificate ale unor deficiențe de siguranță grave din partea transportatorului BGB Air. Aceste deficiențe au fost identificate de Italia în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([2]).

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

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

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

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

▼B

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

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

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

Buraq Air

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

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

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

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

Air Service Comores

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

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

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

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

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222

▼B

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

GST Aero Air Company

(38) Există probe verificate referitoare la grave deficienţe de siguranţă din partea transportatorului GST Aero Air Company. Aceste deficienţe au fost identificate de Italia în timpul inspecţiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([1]).

(39) GST Aero Air Company a demonstrat lipsa de capacitate sau de voinţă de a remedia deficienţele de siguranţă.

(40) GST Aero Air Company nu a răspuns corespunzător şi la timp unei anchete întreprinse de autoritatea aviatică civilă din Italia referitor la siguranţa în exploatare, arătând lipsă de transparenţă sau comunicare, după cum o demonstrează absenţa unui răspuns la corespondenţa iniţiată de acest stat membru.

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

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

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

Phoenix Aviation

(44) Autorităţile responsabile de supravegherea reglementară din Kârgâzstan au demonstrat o capacitate insuficientă de a pune în aplicare şi de a menţine standardele de siguranţă relevante cu privire la Phoenix Aviation. Deşi certificatul de operator aerian al transportatorului Phoenix Aviation a fost emis de Kârgâzstan, există dovezi care arată că acest transportator îşi are sediul principal de activitate în Emiratele Arabe Unite (EAU), contrar cerinţelor din anexa 6 la Convenţia de la Chicago. Raportul factual al „US National Transportation Safety Board” ([2]) referitor la un accident al zborului Kam Air 904, care a fost operat de Phoenix Aviation, afirmă că Phoenix Aviation are sediul principal în EAU.

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

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

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

▼B

Phuket Airlines

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

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

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

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

Reem Air

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

Silverback Cargo Freighters

(57) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță ale anumitor aeronave exploatate de transportatorul Silverback Cargo Freighters. Aceste deficiențe au fost identificate de către Belgia în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([1]).

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

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

Transportatori aerieni din Republica Democratică Congo

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

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

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

([1]) BCAA-2005-36

▼B

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

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

Transportatori aerieni din Guineea Ecuatorială

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

— neadoptarea unor regulamente de exploatare aeronautică;

— neefectuarea supravegherii transportatorilor autorizați;

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

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

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

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

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

Transportatori aerieni din Liberia

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

([1]) Corespondență de lucru a Consiliului OACI C-WP/12471.
([2]) Corespondență între Ministerul Transporturilor al Regatului Unit și ECAC privind „Documentația pentru aeronave aparținând companiilor neaprobate” (6 august 2003).
([3]) DGAC/F-2004 Nr. 315, 316

▼B

(71) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Liberia nu au cooperat pe deplin cu autoritatea aviatică civilă din Regatul Unit atunci când au fost informate despre grave deficiențe de siguranță, identificate în timpul unei inspecții la sol a unei aeronave înmatriculate în Liberia, efectuate de autoritatea aviatică civilă din Regatul Unit la 5 martie 1996 ([1]). Temeri privitoare la siguranța activităților desfășurate de transportatorii licențiați sau certificați în Liberia au fost ridicate imediat ce, la 12 martie 1996, Direcția Aviație Civilă liberiană a fost anunțată de autoritatea aviatică civilă din Regatul Unit că toate solicitările de permise pentru aeronave înmatriculate în Liberia de a opera zboruri comerciale spre Regatul Unit vor fi refuzate până când autoritățile liberiene vor putea demonstra existența unui sistem de reglementare eficient, care să asigure navigabilitatea aeronavelor înmatriculate în Liberia. De atunci nu a fost primit nici un răspuns de la autoritățile liberiene. De asemenea, autoritățile liberiene nu au cooperat pe deplin cu autoritatea aviatică civilă din Franța, refuzând să răspundă atunci când acest stat membru și-a manifestat preocuparea cu privire la siguranța activităților unui transportator licențiat sau certificat în Liberia.

(72) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Liberia au arătat o capacitate insuficientă de a pune în aplicare și de a menține standardele de siguranță relevante. Însuși Guvernul Liberiei a admis în 1996 ([2]) că este incapabil să mențină controlul reglementar asupra aeronavelor înmatriculate în Liberia, din cauza conflictului civil. Deși în 2003 a fost semnat Acordul de pace global, iar ONU și guvernul național provizoriu pun lent în aplicare măsuri de îmbunătățire a securității, este puțin probabil să se fi îmbunătățit capacitatea guvernului de a reglementa înmatriculările, față de 1996. OACI nu a realizat încă un audit USOAP în Liberia, din cauza situației securității.

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

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

Transportatori aerieni din Sierra Leone

(75) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță din partea transportatorului Air Universal Ltd. Aceste deficiențe au fost identificate de către Suedia în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([3]).

([1]) UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 March 1996 (Office code: 223).

([2]) Schimb de scrisori între Ministerul Transporturilor al Liberiei și Direcția Generală Aviație Civilă a Regatului Unit privind „incapacitatea, din cauza conflictului civil liberian, de a menține controlul reglementar asupra aeronavelor înmatriculate în Liberia”, 28 august 1996.

([3]) LFV-S-04-0037

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

([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

▼B

(84) Planul de măsuri corective prezentat de Sierra Leone este considerat inadecvat (sau insuficient) pentru a corecta gravele deficiențe de siguranță identificate. Autoritatea aviatică civilă din Sierra Leone a contractat o firmă privată, International Aviation Surveyors (IAS), pentru a efectua anumite activități de supraveghere în numele său. Cu toate acestea, înțelegerile încheiate între cele două părți într-un memorandum de înțelegere ([1]) nu asigură un sistem de supraveghere adecvat pentru aeronavele înmatriculate în Sierra Leone. În special:

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

— IAS nu pare să aibă putere de coerciție;

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

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

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

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

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

Transportatori aerieni din Swaziland

(87) Există probe verificate referitoare la grave deficiențe de siguranță din partea transportatorului Jet Africa, transportator aerian certificat în Swaziland. Aceste deficiențe au fost identificate de către Țările de Jos în timpul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul programului SAFA ([2]).

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

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

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

([2]) CAA/NL-2004-98

▼B

(90) Autoritățile responsabile de supravegherea reglementară din Swaziland au demonstrat o capacitate insuficientă de a pune în aplicare și de a menține standardele de siguranță relevante, după cum o demonstrează în special auditul USOAP care a avut loc în martie 1999. Raportul de audit ([1]) ajunge la concluzia că la data auditului, Swaziland nu avea capacitatea de a-și asuma în mod satisfăcător responsabilitățile legate de supravegherea siguranței în legătură cu transportatorii și aeronavele înregistrate în acest stat. De asemenea, raportul constată că nu a fost posibil să se determine numărul real de aeronave înmatriculate, pentru că registrul de înmatriculare nu a fost actualizat corespunzător. Echipa de audit nu a putut să determine nici numărul de licențe pentru personal emise de Swaziland care sunt încă valide, înregistrările nefiind ținute la zi. Misiunea de urmărire a auditului USOAP nu a avut loc, deoarece Swaziland nu a furnizat OACI informații referitoare la stadiul punerii în aplicare a planului de măsuri de remediere ca răspuns la constatările auditului.

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

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

Considerații generale privind transportatorii incluși pe listă

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

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

Transportatori aerieni neincluși pe listă

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

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

▼B

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

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

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

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

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

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

Articolul 2

Interdicții de exploatare

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

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

▼B

Articolul 3

Aplicare

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

Articolul 4

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în prima zi după data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

▼M20

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII GENERALE DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE [1]

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. „CONVIASA”	VCV-DB-10	VCV	Republica Bolivariană a Venezuelei
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republica Ghana
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv:			**Republica Islamică Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
PAMIR AIRLINES	Necunoscut	PIR	Republica Islamică Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Republica Islamică Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția transportatorului aerian TAAG Angola Airlines care figurează în anexa B, inclusiv:			**Republica Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republica Angola
Air Gicango	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
Diexim	007	Necunoscut	Republica Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola

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

▼M20

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv:			**Republica Benin**
AERO BENIN	PEA Nr. 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	N/A	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv:			**Republica Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	Necunoscut	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Necunoscut	Republica Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Necunoscut	Republica Congo
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (DRC), inclusiv:			**Republica Democratică Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/ 2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Air Fast Congo	409/CAB/MIN/TVC/ 0039/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

▼**M20**

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Republica Democratică Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0050/2010	CAA	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Republica Democratică Congo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	FIL	Republica Democratică Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Republica Democratică Congo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

▼M20

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Semnătură ministerială (ordonanța nr. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv:			**Guineea Ecuatorială**
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială

▼M20

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
TANGO AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv:			**Eritreea**
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor aerieni Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua, Indonesia Air Asia și Metro Batavia, inclusiv:			**Republica Indonezia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Necunoscut	Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Necunoscut	Republica Indonezia
ASCO NUSA AIR	135-022	Necunoscut	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Necunoscut	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Necunoscut	Republica Indonezia
CITILINK INDONESIA	121-046	Necunoscut	Republica Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republica Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republica Indonezia
EASTINDO	135-038	Necunoscut	Republica Indonezia
Enggang Air Service	135-045'	Necunoscut	Republica Indonezia
Ersa Eastern Aviation	135-047	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia

▼**M20**

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
HEAVY LIFT	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republica Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Necunoscut	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Necunoscut	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republica Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Republica Indonezia
Matthew Air Nusantara	135-048	Necunoscut	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Necunoscut	Republica Indonezia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Necunoscut	Republica Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republica Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	Republica Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Necunoscut	Republica Indonezia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republica Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Necunoscut	Republica Indonezia

▼M20

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
SKY AVIATION	135-044	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Necunoscut	Republica Indonezia
SURYA AIR	135-046	Necunoscut	Republica Indonezia
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Necunoscut	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Necunoscut	Republica Indonezia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului aerian Air Astana, inclusiv:			**Republica Kazahstan**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republica Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republica Kazahstan
BEK Air	AK-0463-12	BEK	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republica Kazahstan
Comlux-kz	AK-0449-11	KAZ	Republica Kazahstan

▼M20

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republica Kazahstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republica Kazahstan
LUK AERO (FOstul EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	Ak-0439-11	MZA	Republica Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republica Kazahstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republica Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republica Kazahstan
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Republica Kazahstan
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Republica Kazahstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republica Kazahstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republica Kazahstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv:			**Republica Kârgâzstan**
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republica Kârgâzstan

▼M20

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
Click Airways	11	CGK	Republica Kârgâzstan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republica Kârgâzstan
Air Bishkek (fostUL Eastok Avia)	15	EEA	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republica Kârgâzstan
Kyrgyzstan	03	LYN	Republica Kârgâzstan
Manas Airways	42	BAM	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republica Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
Sky Way air	39	SAB	Republica Kârgâzstan
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			**Liberia**
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția transportatorilor aerieni Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG care figurează în anexa B, inclusiv:			**Republica Gaboneză**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Necunoscut	Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republica Gaboneză
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Necunoscut	Republica Gaboneză

▼M20

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mozambic, inclusiv:			**Republica Mozambic**
Aero-servicos SARL	MOZ-08	Necunoscut	Republica Mozambic
Aerovisao de Mozambique	Necunoscut	Necunoscut	Republica Mozambic
CFA Mozambique	MOZ-10	Necunoscut	Republica Mozambic
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Necunoscut	Republica Mozambic
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Necunoscut	Republica Mozambic
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Necunoscut	Republica Mozambic
Helicopteros Capital	MOZ-11	Necunoscut	Republica Mozambic
Kaya Airlines	MOZ-09	Necunoscut	Republica Mozambic
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Republica Mozambic
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Republica Mozambic
Unique Air Charter	MOZ-13	Necunoscut	Republica Mozambic
Safari Air	MOZ-12	Necunoscut	Republica Mozambic
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	Necunoscut	Republica Mozambic
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Filipine, inclusiv:			**Republica Filipine**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
AEROMAJESTIC	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Necunoscut	Republica Filipine
AIR ASIA PHILIPPINES	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
AIRGURUS	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republica Filipine
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Necunoscut	Republica Filipine

▼**M20**

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Necunoscut	Republica Filipine
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Necunoscut	Republica Filipine
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Necunoscut	Republica Filipine
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Necunoscut	Republica Filipine
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Necunoscut	Republica Filipine
Beacon	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Necunoscut	Republica Filipine
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Necunoscut	Republica Filipine
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republica Filipine
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Necunoscut	Republica Filipine
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Necunoscut	Republica Filipine
CM aero SERVICES	20110401	Necunoscut	Republica Filipine
Corporate Air	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
Cyclone airways	4AN9900008	Necunoscut	Republica Filipine
Far East Aviation Services	2009013	Necunoscut	Republica Filipine
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Necunoscut	Republica Filipine
Huma Corporation	2009014	Necunoscut	Republica Filipine
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Necunoscut	Republica Filipine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Necunoscut	Republica Filipine
Island Aviation	2009009	SOY	Republica Filipine
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	Republica Filipine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Necunoscut	Republica Filipine
Lion Air, Incorporated	2009019	Necunoscut	Republica Filipine

▼**M20**

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
Macro asia air taxi services	2010029	Necunoscut	Republica Filipine
MID-SEA EXPRESS		Necunoscut	Republica Filipine
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Necunoscut	Republica Filipine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Necunoscut	Republica Filipine
Omni aviation corp.	2010033	Necunoscut	Republica Filipine
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republica Filipine
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Necunoscut	Republica Filipine
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Necunoscut	Republica Filipine
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republica Filipine
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Necunoscut	Republica Filipine
Royal air charter services Inc.	2010024	Necunoscut	Republica Filipine
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Necunoscut	Republica Filipine
SKYJET	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Necunoscut	Republica Filipine
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republica Filipine
Subic international air charter	4AN9900010	Necunoscut	Republica Filipine
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Necunoscut	Republica Filipine
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Necunoscut	Republica Filipine
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republica Filipine

▼M20

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
World aviation, corp.	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
WcC Aviation Company	2009015	Necunoscut	Republica Filipine
YOkota aviation, inc.	Necunoscut	Necunoscut	Republica Filipine
ZenitH Air, Inc.	2009012	Necunoscut	Republica Filipine
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republica Filipine
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Principe, inclusiv:			**São Tomé și Principe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Necunoscut	São Tomé și Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé și Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé și Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Necunoscut	São Tomé și Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé și Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Necunoscut	São Tomé și Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé și Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Necunoscut	São Tomé și Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé și Principe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv:			**Sierra Leone**
AIR RUM, Ltd	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv:			**Republica Sudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republica Sudan

▼M20

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului
ALMAJARA AVIATION	Necunoscut	MJA	Republica Sudan
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republica Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republica Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Necunoscut	Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republica Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republica Sudan
Sudan Airways	Necunoscut	SUD	Republica Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republica Sudan
TARCO AIRLINES	056	Necunoscut	Republica Sudan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Swaziland, inclusiv:			**Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

▼M20

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE ([1])

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numerele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip TU- 204	Toată flota, exceptând: P-632, P-633	Republica Populară Democrată Coreeană
AFRIJET ([1])	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip Falcon 50; 2 aeronave de tip Falcon 900	Toată flota, exceptând: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republica Gaboneză
AIR ASTANA ([2])	AK-0443-11	KZR	Kazahstan	Toată flota, exceptând: aeronavele de tip B-767, aeronavele de tip B-757, aeronavele de tip A319/320/321, aeronavele de tip Fokker 50	Toată flota, exceptând: aeronavele aparținând flotei B-767, așa cum este menționat pe AOC, aeronavele aparținând flotei B-757, aeronavele aparținând flotei A319/320/321, așa cum este menționat pe AOC, aeronavele aparținând flotei Fokker 50, așa cum este menționat pe AOC	Aruba (Regatul Țărilor de Jos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republica Ghana	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip DC8-63F	Toată flota, exceptând: 9G-TOP și 9G-RAC	Republica Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip Boeing B-737-300, 2 aeronave de tip ATR 72-500, 1 aeronavă de tip ATR 42-500, 1 aeronavă de tip ATR 42-320 și 3 aeronave de tip DHC 6-300	Toată flota, exceptând: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republica Madagascar
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, exceptând: LET 410 UVP	Toată flota, exceptând: D6-CAM (851336)	Comore

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

▼M20

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI al transportatorului aerian	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numerele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
GABON AIRLINES ([3])	001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 1 aeronavă de tip Boeing B-767-200	Toată flota, exceptând: TR-LHP	Republica Gaboneză
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, exceptând: 14 aeronave de tip A-300, 8 aeronave de tip A-310, 1 aeronavă B-737	Toată flota, exceptând: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Republica Islamică Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 1 aeronavă de tip Challenger CL-601, 1 aeronavă de tip HS-125-800	Toată flota, exceptând: TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, exceptând: 5 aeronave de tip Boeing B-777 și 4 aeronave de tip Boeing B-737-700	Toată flota, exceptând: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republica Angola

([1]) Afrijet este autorizată să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale curente din Uniunea Europeană.
([2]) Air Astana este autorizată să utilizeze pentru operațiunile sale curente din UE numai tipurile de aeronave menționate mai sus, cu condiția ca acestea să fie înregistrate în Aruba și ca toate modificările din AOC să fie transmise în timp util Comisiei și Eurocontrol.
([3]) Gabon Airlines este autorizată să utilizeze numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale curente din Uniunea Europeană.
([4]) Iran Air este autorizată să opereze zboruri către Uniunea Europeană utilizând aeronavele indicate în condițiile prevăzute la considerentul 69 din Regulamentul (UE) nr. 590/2010, JO L 170, 6.7.2010, p. 15.