KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2022/594

av den 8 april 2022

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG ([1]), särskilt artikel 4.2, och

av följande skäl:

(1) I kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 ([2]) fastställs en förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.

(2) Lufttrafikföretag som certifierats av ryska federala lufttransportmyndigheten (*FATA*) ingår inte i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006, med undantag för lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* som lades till i bilaga A genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2070 ([3]).

(3) Vissa av Europeiska unionens medlemsstater och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, till kommissionen lämnat information som kan vara relevant i samband med en uppdatering av förteckningen. Även tredjeländer och internationella organisationer har lämnat relevant information. Vid fastställandet av huruvida det är lämpligt att uppdatera förteckningen har kommissionen tagit vederbörlig hänsyn till den information som lämnats.

(4) I enlighet med det avtal vilket 1999 ingicks mellan Bermuda och Ryssland beträffande genomförandet av artikel 83a i konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944 (*Chicagokonventionen*) vad gäller luftfartyg i Bermudas register som används av lufttrafikföretag som certifierats av FATA, vilket avser överföring av tillsynsfunktioner och skyldigheter enligt bilagorna 1, 2 och 6 till Chicagokonventionen, meddelade Bermuda Civil Aviation Authority (*BCAA*) den 14 mars 2022, genom det allmänna meddelandet GEN-01-2022 till FATA, att luftvärdighetsbevisen för alla leasade luftfartyg som är registrerade i Bermuda och som används av lufttrafikföretag som certifierats av FATA skulle upphävas med verkan från och med den 12 mars 2022 kl. 23.59 UTC, på grundval av fastställandet att den fortsatta luftvärdigheten för dessa luftfartyg inte längre kan säkerställas.

(5) I enlighet med det avtal vilket 2002 ingicks mellan Irland och Ryssland beträffande genomförandet av artikel 83a i Chicagokonventionen vad gäller luftfartyg i det irländska registret som används av lufttrafikföretag som certifierats av FATA, vilket avser överföring av tillsynsfunktioner och skyldigheter enligt bilagorna 1, 2 och 6 till Chicagokonventionen, utfärdade Irish Aviation Authority (*IAA*) den 15 mars 2022 sitt meddelande *Aeronautical Notice A.114*, i vilket man förklarade att alla luftvärdighetsbevis för luftfartyg som används av luftfartyg som certifierats av FATA skulle upphöra att gälla med verkan från och med dagen för meddelandet, på grundval av fastställandet att den fortsatta luftvärdigheten för dessa luftfartyg inte längre kan säkerställas.

([1]) EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

([2]) Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14).

([3]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2070 av den 25 november 2021 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen (EUT L 421, 26.11.2021, s. 31).

(6) Trots dessa beslut av BCAA och IAA, i deras egenskap av behöriga myndigheter i registreringsstaterna, används fortfarande ett antal berörda luftfartyg av lufttrafikföretag som certifierats av FATA, för flygningar både inom Ryssland och till vissa andra tredjeländer. Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) påminde i sitt elektroniska nyhetsbrev 2022/12 av den 11 mars 2022 om att sådana handlingar utgjorde en direkt överträdelse av artiklarna 29 och 31 i Chicagokonventionen. Enligt det elektroniska nyhetsbrevet borde FATA, i egenskap av myndighet med ansvar för att säkerställa att ryska certifierade lufttrafikföretag uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer, inte ha tillåtit sådan verksamhet. Vidare har de lufttrafikföretag som certifierats av FATA och som utför sådana flygningar med de luftfartyg som avses i skälen 4 och 5 medvetet gjort detta i strid med relevanta internationella säkerhetsnormer, särskilt Icao bilaga 6, del I, kapitel 5, standard 5.2.3, där det anges att ett flygplan ska användas i enlighet med villkoren i luftvärdighetsbeviset och inom de godkända operativa begränsningar som anges i dess flyghandbok, och under förutsättning att ett sådant luftvärdighetsbevis utfärdas av registreringsstaten.

(7) Dessutom har ett stort antal av dessa luftfartyg registrerats i Rysslands luftfartygsregister utan ägarnas samtycke och utan efterföljande säkerhetsrelaterat samarbete med vare sig BCAA eller IAA. Såsom också anges i Icaos elektroniska nyhetsbrev, till vilket det hänvisas i skäl 6, strider sådana handlingar mot artiklarna 17 och 18 i Chicagokonventionen.

(8) Den 18 mars 2022 offentliggjorde Icao sin skrivelse AN 3/1.1-22/41, i vilken Icao påminner alla avtalsslutande stater i Chicagokonventionen om det ansvar och de skyldigheter som följer av konventionen och dess bilagor när det gäller adekvat utförande av säkerhetstillsyn.

(9) Den 18 mars 2022 meddelade Ryssland Bermuda att man tillfälligt upphävde artikel 83a i avtalet, som det hänvisas till i skäl 4, med omedelbar verkan. Detta ledde till att allt tillsynsansvar som tidigare överförts till Ryssland enligt det avtalet återgick till Bermuda som registreringsstat, i enlighet med relevanta internationella säkerhetsnormer för civil luftfart.

(10) FATA har i strid med de tillämpliga internationella säkerhetsnormerna för civil luftfart behållit det överförda tillsynsansvar som avses i skälen 4 och 5 och har, utan samordning med Bermuda och Irland som registreringsstater, övertagit de tillsynsfunktioner och skyldigheter som anges i bilaga 8 till Chicagokonventionen. Det finns inga kontrollerbara bevis för att dra slutsatsen att FATA skulle ha utvecklat den kapacitet för säkerhetstillsyn som krävs för att på ett adekvat sätt utöva ett sådant utökat tillsynsansvar med så kort varsel och över ett så stort antal luftfartyg.

(11) Den 21 mars 2022 underrättade kommissionen, i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006 ([4]), FATA om sin allvarliga oro över situationen rörande säkerhetstillsynen av luftfarten i Ryssland och om de grundläggande fakta och överväganden som skulle kunna ligga till grund för ett beslut om att belägga lufttrafikföretag som certifierats av FATA med verksamhetsförbud inom unionen.

(12) Kommissionen gav FATA tillfälle att inkomma med skriftliga synpunkter och att den 5 april 2022 lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté. FATA ombads att senast den 1 april 2022 ange om man avser att utnyttja sin rätt till försvar och ville inställa sig inför EU:s flygsäkerhetskommitté.

(13) Den 21 mars 2022 informerade kommissionen EU:s flygsäkerhetskommitté om de pågående gemensamma samråden med FATA, inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens förordning (EG) nr 473/2006.

(14) Den 31 mars 2022 meddelade FATA i en skrivelse till kommissionen att man avvisar påståendena rörande säkerheten hos lufttrafikföretag som certifierats av FATA och att man anser att FATA till fullo uppfyller de skyldigheter som åligger Icaos avtalsslutande stater. FATA lade dock inte fram några bevis eller någon information till stöd för sina påståenden och visade inte hur FATA fullgör sitt ansvar för de tillsynsfunktioner och skyldigheter som anges i bilaga 8 till Chicagokonventionen, särskilt när det gäller de lufttrafikföretag som använder de luftfartyg som avses i skälen 4 och 5.

([4]) Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 8).

(15) Den 1 april 2022 noterade kommissionen att FATA inte hade angett sin avsikt att utnyttja sin rätt till försvar i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005, vilket hade begärts i den skrivelse från kommissionen som översändes till Fata den 21 mars 2022.

(16) Den 5 april 2022 sammanträdde EU:s flygsäkerhetskommitté för att diskutera säkerheten hos de lufttrafikföretag som certifierats av FATA samt FATA:s förmåga att uppfylla internationella säkerhetsnormer för luftfart. EU:s flygsäkerhetskommitté noterade de överträdelser av Chicagokonventionen som avses i skälen 6 och 7 samt den överträdelse av de tillämpliga internationella säkerhetsnormer för civil luftfart som avses i skäl 10. Rådet noterade också att det inte fanns någon vilja att samarbeta med kommissionen och EU:s medlemsstater när det gäller FATA:s kapacitet och de lufttrafikföretag som FATA har certifierat för att säkerställa fortsatt luftvärdighet och driftsäkerhet för lufttrafikföretagens flotta, inbegripet de luftfartyg som avses i skälen 4 och 5.

(17) Dessutom togs hänsyn till konsekvenserna av de restriktiva åtgärder som följer av rådets förordning (EU) 2022/328 ([5]) om ändring av förordning (EU) nr 833/2014, särskilt de operativa konsekvenserna på kort sikt av att endast ha begränsad tillgång till uppdateringar av navigationsdatabaser och databaser för terrängvarningssystem, dvs. en allvarligt försämrad förmåga till säker navigation hos luftfartyg som används av lufttrafikföretag som certifierats av FATA.

(18) Det noterades att det tekniska stödet till lufttrafikföretag som certifierats av FATA blivit begränsat till följd av de tillämpliga restriktiva åtgärderna. Dessutom kommer bristen på detta tekniska stöd, i kombination med den ökade övervakningsverksamheten till följd av det stora antalet nya flygplan som lagts till i det ryska registret, att öka FATA:s arbetsbörda och behov av expertis, vilket sannolikt inte kommer att kunna uppnås omedelbart med tanke på dels villkoren i artikel 83a enligt vilka sådan verksamhet hittills har utförts i Ryssland, dels konsekvenserna av de tillämpliga restriktiva åtgärderna.

(19) Mot bakgrund av ovannämnda överträdelser och den bristande viljan att samarbeta med kommissionen och EU:s medlemsstater med avseende på de specifika frågor och farhågor som kommissionen tog upp i sin skrivelse av den 21 mars 2022, drog kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté slutsatsen, i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, särskilt det tredje kriteriet, att det inte finns några bevis för att FATA kan fullgöra sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen och standarderna i bilagorna till denna när det gäller de lufttrafikföretag som certifierats av FATA som bedriver trafik med luftfartyg som avses i skälen 4 och 5.

(20) Vidare, i enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, särskilt det första kriteriet, har de lufttrafikföretag som certifierats av FATA som har använt ett eller flera av de luftfartyg som nämns i skälen 4 och 5 visat allvarliga säkerhetsbrister genom att tillåta att flygverksamhet sker i strid med relevanta internationella säkerhetsnormer för kommersiell lufttransport.

(21) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att den förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen, som upprättas i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006, bör ändras så att alla lufttrafikföretag som är certifierade i Ryssland och bedriver trafik med de luftfartyg som avses i skäl 4 och 5 tas upp i förteckningen.

(22) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som certifierats av FATA uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([6]).

([5]) Rådets förordning (EU) 2022/328 av den 25 februari 2022 om ändring av förordning (EU) nr 833/2014 om restriktiva åtgärder mot bakgrund av Rysslands åtgärder som destabiliserar situationen i Ukraina (EUT L 49, 25.2.2022, s. 1).

([6]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

(23) Situationen när det gäller FATA:s förmåga och kapacitet att fullgöra sin roll och sitt ansvar när det gäller övervakningen av dess luftfartsindustri, liksom alla lufttrafikföretag som är certifierade i Ryssland, särskilt de lufttrafikföretag som bedriver trafik med luftfartyg som avses i skälen 4 och 5, kommer att övervakas noga, bli föremål för ytterligare granskning av kommissionen, biträdd av byrån, för att ses över vid nästa möten i EU:s flygsäkerhetskommitté.

(24) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

(25) I artiklarna 5 och 6 i förordning (EG) nr 2111/2005 betonas behovet av att beslut av brådskande karaktär vid behov måste kunna fattas skyndsamt med tanke på säkerhetsaspekterna. För att skydda både känslig information och resenärerna är det därför av yttersta vikt att beslut om att uppdatera förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller restriktioner inom unionen offentliggörs och träder i kraft omedelbart efter det att de antagits.

(26) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från EU:s flygsäkerhetskommitté, som inrättades genom artikel 15 i förordning (EG) nr 2111/2005.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 474/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga A ska ersättas med texten i bilaga I till den här förordningen.
2. Bilaga B ska ersättas med texten i bilaga II till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 8 april 2022.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA I

”BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM HAR BELAGTS MED VERKSAMHETSFÖRBUD I UNIONEN, SAMT UNDANTAG [1]

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag av *TAAG Angola Airlines* och *Heli Malongo*, inbegripet			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Okänd	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Okänd	Angola
HELIANG	AO 007/11–08/18 YYY	Okänd	Angola
SJL	AO-014/13–08/18YYY	Okänd	Angola
SONAIR	AO-002/11–08/17 SOR	SOR	Angola
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Armeniens tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Armenien**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien

[1] Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-lease) från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	Inte tillgänglig	Armenien
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Kongos tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Kongo**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Okänd	Kongo
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Demokratiska republiken Kongo**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Ekvatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Eritreas tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Kirgizistan**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgizistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Okänd	Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Liberias tillsynsmyndigheter.			**Liberia**
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Libyens tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen

AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Okänd	Libyen
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libyen
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Nepals tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Okänd	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Okänd	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänd	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Okänd	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Okänd	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Okänd	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Okänd	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Okänd	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Okänd	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänd	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänd	Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänd	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Följande lufttrafikföretag som certifierats av Rysslands tillsynsmyndigheter:			**Ryssland**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Ryssland
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Ryssland

IZHAVIA	479	IZA	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY AIR COMPANY "YAKUTIA"	464	SYL	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Ryssland
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Ryssland
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Ryssland
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Ryssland
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Ryssland
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Ryssland
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Ryssland
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Ryssland
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Ryssland
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Ryssland
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Ryssland
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SMD	Ryssland
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Ryssland
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Ryssland
Alla lufttrafikföretag som certifierats av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inbegripet			**São Tomé och Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sierra Leones tillsynsmyndigheter			**Sierra Leone**
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sudans tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Sudan**

ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan”

BILAGA II

”BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I UNIONEN [1]

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC)	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Alla luftfartyg av typen Fokker F100 och av typen Boeing B747.	Luftfartyg av typen Fokker F100, så som anges i drifttillståndet; luftfartyg av typen Boeing B747, så som anges i drifttillståndet.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204.	Hela flottan förutom: P-632, P-633.	Nordkorea”

[1] Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga B kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-lease) från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.