Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►B

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

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 84, 23.3.2006, s. 14)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►M1	Kommissionens förordning (EG) nr 910/2006 av den 20 juni 2006	L 168	16	21.6.2006
►M2	Kommissionens förordning (EG) nr 1543/2006 av den 12 oktober 2006	L 283	27	14.10.2006
►M3	Kommissionens förordning (EG) nr 235/2007 av den 5 mars 2007	L 66	3	6.3.2007
►M4	Kommissionens förordning (EG) nr 787/2007 av den 4 juli 2007	L 175	10	5.7.2007
►M5	Kommissionens förordning (EG) nr 1043/2007 av den 11 september 2007	L 239	50	12.9.2007
►M6	Kommissionens förordning (EG) nr 1400/2007 av den 28 november 2007	L 311	12	29.11.2007
►M7	Kommissionens förordning (EG) nr 331/2008 av den 11 april 2008	L 102	3	12.4.2008
►M8	Kommissionens förordning (EG) nr 715/2008 av den 24 juli 2008	L 197	36	25.7.2008
►M9	Kommissionens förordning (EG) nr 1131/2008 av den 14 november 2008	L 306	47	15.11.2008
►M10	Kommissionens förordning (EG) nr 298/2009 av den 8 april 2009	L 95	16	9.4.2009
►M11	Kommissionens förordning (EG) nr 619/2009 av den 13 juli 2009	L 182	4	15.7.2009
►M12	Kommissionens förordning (EG) nr 1144/2009 av den 26 november 2009	L 312	16	27.11.2009
►M13	Kommissionens förordning (EU) nr 273/2010 av den 30 mars 2010	L 84	25	31.3.2010
►M14	Kommissionens förordning (EU) nr 590/2010 av den 5 juli 2010	L 170	9	6.7.2010
►M15	Kommissionens förordning (EU) nr 791/2010 av den 6 september 2010	L 237	10	8.9.2010
►M16	Kommissionens förordning (EU) nr 1071/2010 av den 22 november 2010	L 306	44	23.11.2010

▼B

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

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 3, och

av följande skäl:

(1) I kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 (nedan kallad ”grundförordningen”) fastställs förfaranden för hur gemenskapsförteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen skall upprättas och för hur medlemsstaterna under vissa förhållanden kan vidta undantagsåtgärder för att införa verksamhetsförbud på sitt eget territorium.

(2) I enlighet med artikel 3.3 i grundförordningen har alla medlemsstater meddelat kommissionen vilka lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud på deras territorium och angett orsakerna till att sådana förbud beslutats samt lämnat all annan relevant information.

(3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag, antingen direkt eller, om detta inte var praktiskt möjligt, via de relevanta tillsynsmyndigheterna, och meddelat de centrala fakta och skäl som kommer att läggas till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i gemenskapen.

(4) I enlighet med artikel 7 i grundförordningen har kommissionen gett lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna har lämnat, att inkomma med skriftliga synpunkter och att inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén ([2]).

(5) De gemensamma kriterierna för att på gemenskapsnivå överväga ett införande av verksamhetsförbud på grund av säkerhetsskäl fastställs i bilagan till grundförordningen.

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

([2]) Inrättad genom artikel 12 i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4).

▼B

Air Bangladesh

(6) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos ett visst luftfartyg i Air Bangladeshs flotta. Bristerna fastställdes vid rampinspektioner som Tyskland genomförde inom ramen för Safa-programmet ([1]).

(7) Air Bangladesh har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från Tysklands civila luftfartsmyndighet när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar bristande öppenhet eller brist på information som tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats. Tyskland har till dags dato inte haft någon möjlighet att förvissa sig om att säkerhetsbristerna har korrigerats.

(8) Bangladeshs myndigheter med ansvar för tillsynen över Air Bangladesh har inte utövat någon adekvat tillsyn över ett av lufttrafikföretagets luftfartyg i överensstämmelse med sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

(9) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Air Bangladesh bör beläggas med stränga driftsrestriktioner och införas i bilaga B.

Air Koryo

(10) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Air Koryo. Bristerna fastställdes av Frankrike och Tyskland vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([2]).

(11) Fortlöpande underlåtelse av Air Koryo att ta itu med de brister som tidigare hade förelagts företaget av Frankrike fastställdes vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([3]).

(12) Styrkt information om allvarliga incidenter har förelagts företaget av Frankrike och tyder på latenta, systematiska säkerhetsbrister hos Air Koryo.

(13) Air Koryo har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbristerna.

(14) Air Koryo har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på förfrågan från Frankrikes civila luftfartsmyndighet när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar bristande öppenhet eller brist på information som tar sig uttryck i att en begäran från medlemsstaten inte har besvarats.

(15) Den plan för avhjälpande åtgärder som Air Koryo ingav som svar på Frankrikes begäran var varken lämpad eller tillräcklig för att korrigera de allvarliga säkerhetsbrister som fastställts.

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

([2]) DGAC/F 2000-210
Ref. nr för en annan Safa-inspektion som har genomförts av Tyskland.

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

▼B

(16) Demokratiska folkrepubliken Koreas myndigheter med ansvar för tillsynen över Air Koryo har inte utövat någon adekvat tillsyn över detta lufttrafikföretag i överensstämmelse med sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

(17) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Air Koryo inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna.

Ariana Afghan Airlines

(18) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos vissa av Ariana Afghan Airlines luftfartyg. Bristerna fastställdes av Tyskland vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([1]).

(19) Ariana Afghan Airlines har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbrister.

(20) Ariana Afghan Airlines har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från Tysklands civila luftfartsmyndighet när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar brist på information som tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats på ett adekvat sätt.

(21) De ansvariga myndigheterna i Afghanistan, där de luftfartyg som används av Ariana Afghan Airlines har registrerats, har inte utövat någon adekvat tillsyn över lufttrafikföretagets luftfartyg i överensstämmelse med sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

(22) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Ariana Afghan inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna för sina luftfartyg, utom för A310 med registreringsnummer F-GYYY, som har registrerats i Frankrike och över vilket de franska myndigheterna utövar tillsynen.

BGB Air

(23) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos BGB Air. Bristerna fastställdes av Italien vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([2]).

(24) BGB Air har visat bristande förmåga eller vilja att ta itu med säkerhetsbrister, vilket tar sig uttryck i att företaget har lämnat in en självbedömning med ICAO-normer på grundval av en kontrollista för utländska operatörer som Italien tillhandahöll och som inte befanns stämma överens med resultaten från de efterföljande Safa-inspektionerna.

(25) BGB Air har inte inkommit med något adekvat svar på förfrågan från Italiens civila luftfartsmyndighet när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar bristande öppenhet eller brist på information som tar sig uttryck i att en del av medlemsstatens korrespondens inte har besvarats.

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

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

▼B

(26) Det finns inget som styrker att BGB Air skulle ha genomfört någon plan för avhjälpande åtgärder för att korrigera de allvarliga säkerhetsbristerna som svar på Italiens begäran.

(27) Kazakstans myndigheter med ansvar för tillsynen över BGB Air har visat prov på bristande samarbete med Italiens civila luftfartsmyndighet, när det rådde tvivel om säkerheten i den verksamhet som bedrivs av BGB Air, som godkänts i den aktuella staten, vilket tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats.

(28) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att BGB Air inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna.

Buraq Air

(29) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Buraq Airs lastnings- och lossningsarbete. Bristerna fastställdes av Sverige och Nederländerna vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([1]).

(30) Buraq Air har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från Tysklands civila luftfartsmyndighet när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets lastnings- och lossningsarbete, vilket visar bristande öppenhet eller brist på information som tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats.

(31) Libyens myndigheter med ansvar för tillsynen över Buraq Air har inte utövat någon adekvat tillsyn över lufttrafikföretagets lastnings- och lossningsarbete i överensstämmelse med sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

(32) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Buraq Air bör beläggas med stränga driftsrestriktioner och införas i bilaga B.

Air Service Comores

(33) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Air Service Comores. Bristerna fastställdes av Frankrike vid en rampinspektion som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([2]).

(34) Det finns inget som styrker att Air Service Comores skulle ha genomfört någon plan för avhjälpande åtgärder för att som svar på Frankrikes begäran korrigera de allvarliga säkerhetsbrister som fastställts.

(35) Myndigheterna med ansvar för tillsynen över Air Service Comores har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbrister.

(36) Komorernas tillsynsmyndigheter samarbetade inte med Frankrikes civila luftfartsmyndighet inom utsatt tid, när det rådde tvivel om säkerheten i den verksamhet som bedrivs av ett lufttrafikföretag, som licensierats eller godkänts i den aktuella staten.

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

▼B

(37) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Air Service Comores inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna.

GST Aero Air Company

(38) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos GST Aero Air Company. Bristerna fastställdes av Italien vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([1]).

(39) GST Aero Air Company har visat bristande förmåga eller vilja att ta itu med säkerhetsbrister.

(40) GST Aero Air Company har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på förfrågan från Italiens civila luftfartsmyndighet när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar bristande öppenhet eller brist på information som tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats.

(41) Det finns inget som styrker att GST Aero Air Company som svar på Italiens begäran skulle ha genomfört någon plan för avhjälpande åtgärder för att korrigera de allvarliga säkerhetsbristerna.

(42) Kazakstans myndigheter med ansvar för tillsynen över GST Aero Air Company har visat prov på bristande samarbete med Italiens civila luftfartsmyndighet, när det rådde tvivel om säkerheten i den verksamhet som bedrivs av ett lufttrafikföretag, som licensierats eller godkänts i den aktuella staten, vilket tar sig uttryck i att Italiens korrespondens inte har besvarats.

(43) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att GST Aero Air Company inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna.

Phoenix Aviation

(44) Kirgizistans tillsynsmyndigheter har visat bristande förmåga att genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsföreskrifterna i fråga om Phoenix Aviation. Phoenix Aviations drifttillstånd (AOC) har utfärdats av Kirgizistan. I strid mot kraven i bilaga 6 till Chicagokonventionen finns det emellertid uppgifter om att flygbolaget har sitt huvudsakliga driftställe i Förenade Arabemiraten. I en lägesrapport från Förenta staternas trafiksäkerhetsverk (National Transportation Safety Board) ([2]) om en olycka rörande Kam Air flight 904, som trafikeras av Phoenix Aviation, fastställs att Phoenix Aviation har sitt säte i Förenade Arabemiraten.

(45) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Phoenix Aviation inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna.

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

([2]) Lägesrapport om luftfarten (Factual Aviation Report), Förenta staternas trafiksäkerhetsverk (National Transportation Safety Board) den 2 mars 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

▼B

Phuket Airlines

(46) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Phuket Airlines. Bristerna fastställdes av medlemsstater (Förenade kungariket och Nederländerna) vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([1]).

(47) Phuket Airlines har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbristerna inom utsatt tid och på ett adekvat sätt.

(48) Thailands tillsynsmyndigheter har visat prov på bristande samarbete med Nederländernas civila luftfartsmyndighet, när det rådde tvivel om säkerheten i den verksamhet som bedrivs av Phuket Airlines, som godkänts i den aktuella staten, vilket tar sig uttryck i att det inte har inkommit några relevanta svar på medlemsstatens korrespondens.

(49) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Phuket Airlines inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna.

Reem Air

(50) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Reem Air. Bristerna fastställdes första gången av Nederländerna vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([2]).

(51) Att Reem Air fortlöpande har underlåtit att ta itu med bristerna bekräftades av Nederländerna vid senare rampinspektioner på ett specifikt luftfartyg som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([3]).

(52) Reem Air har visat bristande förmåga eller vilja att ta itu med säkerhetsbrister.

(53) Reem Air har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på förfrågan från Nederländernas civila luftfartsmyndighet när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar bristande öppenhet eller brist på information som tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats.

([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) Det finns inget som styrker att Reem Air skulle ha genomfört någon plan för avhjälpande åtgärder för att som svar på Nederländernas begäran korrigera de allvarliga säkerhetsbrister som fastställts.

(55) Kirgizistans myndigheter med ansvar för tillsynen över Reem Air har inte utövat någon adekvat tillsyn över lufttrafikföretaget i överensstämmelse med sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, vilket framgår av den fortsatta förekomsten av allvarliga säkerhetsbrister. De uppgifter som Reem Air lämnade till kommissionen vid en utfrågning visar dessutom att Reem Airs AOC visserligen har utfärdats av Kirgizistan, men att flygbolaget, i strid mot kraven i bilaga 6 till Chicagokonventionen, har sitt huvudsakliga driftställe Förenade Arabemiraten.

(56) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Reem Air inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna.

Silverback Cargo Freighters

(57) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Silverback Cargo Freighters. Bristerna fastställdes av Belgien vid en rampinspektion som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([1]).

(58) Silverback Cargo Freighters, som också står för underhållet (A- och B-kontroller) av de egna luftfartygen, har inte inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från medlemsstatens civila luftfartsmyndighet när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar bristande öppenhet eller brist på information som tar sig uttryck i att det inte har inkommit några relevanta svar på medlemsstatens begäran.

(59) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Silverback Cargo Freighters inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

(60) Trots gjorda ansträngningar har Demokratiska republiken Kongos civila luftfartsmyndigheter visat att de har fortlöpande svårigheter med att genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsföreskrifterna, vilket framgår av *ICAO-USOAP – Audit Report of the Directorate of Civil Aviation of the Democratic Republic of Congo* (I”CAO-USOAP-rapport – granskning av Demokratiska republiken Kongos civila luftfartsstyrelse”) (Kinshasa den 11-18 juni 2001). Bland annat saknas för närvarande ett system för certifiering av lufttrafikföretag.

(61) Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndigheter har därför visat bristande förmåga att utöva adekvat tillsyn.

(62) Central Air Express har belagts med verksamhetsförbud på grund av styrkta brister med avseende på internationella säkerhetsnormer och företagets bristande samarbete med en medlemsstat.

([1]) BCAA-2005-36

▼B

(63) Belgien ([1]) och Hewa Bora Airways (HBA) har lämnat uppgifter som för HBA:s del visar att de brister som tidigare hade uppdagats av de belgiska myndigheterna har korrigerats i fråga om vissa luftfartyg i avsevärd omfattning. Belgien har dessutom informerat kommissionen om att landet har för avsikt att genomföra systematiska rampinspektioner med avseende på HBA. Det anses därför att lufttrafikföretaget bör tillåtas att fortsätta med sin nuvarande verksamhet.

(64) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att alla lufttrafikföretag som har godkänts i Demokratiska republiken Kongo bör införas i bilaga A, med undantag för Hewa Bora Airways (HBA), som bör införas i bilaga B.

Lufttrafikföretag från Ekvatorialguinea

(65) Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter har visat prov på bristande samarbete med Förenade kungarikets civila luftfartsmyndighet, när det rådde tvivel om säkerheten i den verksamhet som bedrivs av lufttrafikföretag, som licensierats eller godkänts i den aktuella staten. I en skrivelse från Förenade kungariket av den 27 mars 2002 ([2]) uppmanades Ekvatorialguineas civila luftfartsstyrelse att klargöra följande:

— Det har konstaterats en avsevärd ökning av antalet luftfartyg som har registrerats i Ekvatorialguinea, och det finns anledning att tro att det är myndigheten för flygplansregistrering (*Aircraft Registration Bureau*, ARB) eller något liknande organ som sköter registret.

— Ett antal operatörer med drifttillstånd (AOC) som har utfärdats av Ekvatorialguinea har inte sina huvudsakliga driftställen i Ekvatorialguinea.

I skrivelsen underrättas Ekvatorialguineas civila luftfartsstyrelse dessutom om att Förenade kungariket inte längre kan tillåta kommersiell trafik till sitt territorium av flygbolag från Ekvatorialguinea, så länge de brittiska myndigheterna inte är övertygade om att tillsynen över flygbolagen i fråga är tillfredsställande. Ekvatorialguinea svarade inte på skrivelsen.

(66) Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter har visat bristande förmåga att genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsföreskrifterna, vilket bland annat framgår av de revisioner och därav följande planer för avhjälpande åtgärder som har utarbetats inom ramen för ICAO:s allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP). En sådan USOAP-granskning av Ekvatorialguinea ägde rum i maj 2001. Av granskningsrapporten ([3]) framgår att Ekvatorialguineas civila luftfartsstyrelse vid tidpunkten för granskningen varken kunde utöva någon adekvat tillsyn över sina flygbolag eller se till att de följde ICAO-normerna. Granskningen uppdagade bland annat följande:

([1]) SAFA-rampinspektioner som Belgiens myndigheter genomförde den 11 mars 2006 i Bryssel.

([2]) Korrespondens mellan det brittiska transportministeriet och Ekvatorialguineas civila luftfartsstyrelse beträffande Ekvatorialguineas flygplansregister (27 mars 2002).

([3]) *ICAO-USOAP Summary Report – Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea* (”Sammanfattande ICAO-USOAP-rapport – granskning av Ekvatorialguineas civila luftfartsstyrelse”) (Malabo den 14-18 maj 2001).

▼B

— Det finns ingen organisation som kan utöva tillsynsverksamhet. Framför allt saknas specialiserad personal i fråga om licenser, flygplanstrafik och luftvärdighet.

— Det är inte möjligt att fastställa hur många luftfartyg som har registrerats eller hur många giltiga luftfärdighetsbevis som har utfärdats.

— Det finns inget strukturerat system för certifiering av och tillsyn över lufttrafikföretag.

— Det har inte antagits några luftfartsbestämmelser.

— Det har inte utövats någon tillsyn över godkända operatörer.

— Det har inte införts något system för att en myndighet för övervakning av luftvärdigheten skall kunna utöva sina grundläggande skyldigheter.

Dessutom har Ekvatorialguineas civila luftfartsstyrelse till dags dato inte överlämnat någon plan till ICAO för att avhjälpa de brister som upptäcktes vid granskningen ([1]), och granskningen har därför ännu inte följts upp.

(67) Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter har visat bristande förmåga att genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsföreskrifterna i överensstämmelse med sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen. I strid mot kraven i bilaga 6 till Chicagokonventionen ([2]) har nämligen några av operatörerna med ekvatorialguineanska drifttillstånd (AOC) inte sina huvudsakliga driftställen i Ekvatorialguinea.

(68) Ekvatorialguineas myndigheter med ansvar för tillsynen över följande lufttrafikföretag har visat bristande förmåga att utöva adekvat tillsyn över företagen: 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) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att alla lufttrafikföretag som har godkänts i Ekvatorialguinea bör beläggas med verksamhetsförbud och införas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Liberia

(70) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos International Air Services, som har godkänts i Liberia. Bristerna fastställdes av Frankrike vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([3]).

([1]) ICAO-styrelsens arbetsdokument C-WP/12471.
([2]) Korrespondens mellan det brittiska transportministeriet och ECAC om problemet med flygplansdokumentation från icke-godkända företag (6 augusti 2003).
([3]) DGAC/F-2004 nummer 315 och 316.

▼B

(71) Liberias tillsynsmyndigheter har visat prov på bristande samarbete med Förenade kungarikets civila luftfartsmyndighet, när de underrättades om de allvarliga säkerhetsbrister som Förenade kungarikets civila luftfartsmyndighet fastställde vid en rampinspektion på ett i Liberia registrerat luftfartyg den 5 mars 1996 ([1]). Det uppstod genast tvivel om säkerheten i den verksamhet som bedrivs av lufttrafikföretag som licensierats eller godkänts i Liberia, när Förenade kungarikets civila luftfartsmyndighet den 12 mars 1996 underrättade Liberias civila luftfartsstyrelse om att alla ansökningar om tillstånd för i Liberia registrerade luftfartyg att bedriva kommersiell trafik till Förenade kungariket skulle vägras till det att de liberianska myndigheterna kunde visa att det införts ett effektivt tillsynssystem som säkerställer luftvärdigheten av i Liberia registrerade luftfartyg. De liberianska myndigheterna svarade aldrig på detta. De liberianska myndigheterna har också visat prov på bristande samarbete med Frankrikes civila luftfartsmyndighet genom att vägra svara när Frankrike framförde farhågor om säkerheten i den verksamhet som bedrivs av ett lufttrafikföretag som licensierats eller godkänts i Liberia.

(72) Liberias tillsynsmyndigheter har visat bristande förmåga att genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsföreskrifterna. Liberias regering erkände själv 1996 ([2]) att den på grund av inre oroligheter inte kunde upprätthålla tillsynen över i Liberia registrerade luftfartyg. Ett övergripande fredsavtal undertecknades visserligen 2003, och FN och Liberias nationella övergångsregering vidtar åtgärder som långsamt förbättrar säkerheten, men det är ändå osannolikt att regeringen sedan 1996 skulle ha blivit bättre på att sköta sitt register. På grund av det osäkra läget har ICAO ännu inte genomfört någon USOAP-granskning av Liberia.

(73) Liberias myndigheter med ansvar för tillsynen över följande lufttrafikföretag har visat bristande förmåga att utöva adekvat tillsyn över företagen: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att alla lufttrafikföretag som har godkänts i Liberia bör beläggas med verksamhetsförbud och införas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Sierra Leone

(75) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Air Universal Ltd. Bristerna fastställdes av Sverige vid en rampinspektion som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([3]).

([1]) *UK-CAA Regulation Group – Aircraft Survey Report* (”Förenade kungarikets civila luftfartsmyndighet – utlåtande från granskningsutskottet”) av den 5 mars 1996 (referensnr: 223).

([2]) Korrespondens mellan Liberias transportministerium och Förenade kungarikets civila luftfartsmyndighet om att inre oroligheter omöjliggör upprätthållandet av tillsynen över i Liberia registrerade luftfartyg, 28 augusti 1996.

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

▼B

(76) Sierra Leones tillsynsmyndigheter har visat prov på bristande samarbete med Sveriges civila luftfartsmyndighet, när det rådde tvivel om säkerheten i den verksamhet som bedrivs av Air Universal Ltd., som godkänts i den aktuella staten, vilket tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats.

(77) Verksamhetstillståndet eller det tekniska tillståndet för det lufttrafikföretag som står under Sierra Leones tillsyn har tidigare vägrats eller dragits in av Förenade kungariket.

(78) Drifttillståndet (AOC) för Air Universal Ltd. har utfärdats av Sierra Leone. I strid mot kraven i bilaga 6 till Chicagokonventionen finns det emellertid uppgifter om att flygbolaget för närvarande har sitt huvudsakliga driftställe i Jordanien.

(79) Sierra Leones myndigheter med ansvar för tillsynen över Air Universal Ltd. har inte utövat någon adekvat tillsyn över detta lufttrafikföretag i överensstämmelse med sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

(80) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Air Universal Ltd. inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna.

(81) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos lufttrafikföretag som har godkänts i Sierra Leone. Bristerna fastställdes av tre medlemsstater, Förenade kungariket, Malta och Sverige, vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([1]).

(82) Sierra Leones tillsynsmyndigheter har visat prov på bristande samarbete med Sveriges och Maltas civila luftfartsmyndigheter, när det rådde tvivel om säkerheten i den verksamhet som bedrivs av Air Universal Ltd, som godkänts i den aktuella staten, vilket tar sig uttryck i att medlemsstaternas korrespondens inte har besvarats.

(83) Sierra Leones tillsynsmyndigheter har visat bristande förmåga att genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsföreskrifterna i överensstämmelse med sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen. Sierra Leone har inget system som lämpar sig för att utöva tillsyn över sina operatörer eller luftfartyg och saknar den tekniska kapacitet och de resurser som krävs för detta. I strid mot kraven i bilaga 6 till Chicagokonventionen hade några av operatörerna med sierraleonska drifttillstånd (AOC) inte sina huvudsakliga driftställen i Sierra Leone.

([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) Den plan för avhjälpande åtgärder som Sierra Leone har lagt fram anses vara olämplig (eller otillräcklig) för att korrigera de allvarliga säkerhetsbrister som har upptäckts. Sierra Leones luftfartsstyrelse anlitar ett privat företag, International Aviation Surveyors (IAS), som utövar vissa tillsynsverksamheter på landets vägnar. Arrangemangen i samförståndsavtalet ([1]) mellan de båda parterna sörjer emellertid inte för någon adekvat tillsyn över luftfartyg i Sierra Leones register. Bland annat fastställdes följande:

— De luftfartyg/flygbolag som omfattades av samförståndsavtalet var inte baserade i Sierra Leone, och IAS personal var varken baserad i Sierra Leone eller i det land där flygbolagen var baserade.

— IAS verkade inte ha någon befogenhet att ingripa.

— IAS fick ansvar för rutininspektioner av de berörda flygbolagen, men inspektionernas nivå specificerades inte.

— Samförståndsavtalet gav IAS ett avtalsförhållande med flygbolagen i fråga.

— Samförståndsavtalet medförde inte någon adekvat tillsyn över flygtrafiken.

(85) Sierra Leones myndigheter med ansvar för tillsynen över följande lufttrafikföretag har visat bristande förmåga att utöva adekvat tillsyn över företagen: 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) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att alla lufttrafikföretag som har godkänts i Sierra Leone bör beläggas med verksamhetsförbud och införas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Swaziland

(87) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Jet Africa, ett lufttrafikföretag som har godkänts i Swaziland. Bristerna fastställdes av Nederländerna vid en rampinspektion som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([2]).

(88) Jet Africa har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på förfrågan från Nederländernas civila luftfartsmyndighet när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar bristande öppenhet eller brist på information som tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats.

(89) Det finns inget som styrker att Jet Africa har lagt fram någon plan för avhjälpande åtgärder för att korrigera de allvarliga säkerhetsbristerna som svar på Nederländernas begäran.

([1]) Samförståndsavtal mellan Sierra Leones luftfartsstyrelse och FAST International Aviation Surveyors om inspektion och övervakning av samt tillsyn över utomregionala lufttrafikföretag (IAS/SL DCA MOA 201101).

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

▼B

(90) Swazilands tillsynsmyndigheter har visat bristande förmåga att genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsföreskrifterna, vilket bland annat framgår av en USOAP-revision i mars 1999. Av granskningsrapporten ([1]) framgår att Swaziland vid granskningstidpunkten inte kunde utöva någon tillfredsställande tillsyn över sina flygbolag och sitt flygplansregister. Enligt rapporten var det inte heller möjligt att fastställa det faktiska antalet luftfartyg i registret, eftersom redovisningen var bristfällig. Granskningsgruppen kunde inte heller avgöra hur många av de licenser som Swaziland hade utfärdat fortfarande verkligen var giltiga, eftersom det inte fanns någon redovisning. USOAP-granskningen har inte följts upp, eftersom Swaziland inte har informerat ICAO om sina framsteg med planen för att avhjälpa de brister som upptäcktes vid granskningen.

(91) Swazilands myndigheter med ansvar för tillsynen över följande lufttrafikföretag har visat bristande förmåga att utöva adekvat tillsyn över företagen: 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) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att alla lufttrafikföretag som har godkänts i Swaziland bör beläggas med verksamhetsförbud och införas i bilaga A.

Allmänna anmärkningar om lufttrafikföretagen i förteckningen

(93) Eftersom det inte skulle äventyra säkerheten, kan samtliga ovan nämnda lufttrafikföretag tillåtas att utöva trafikrättigheter genom att använda luftfartyg som hyrts in med besättning (”wet-leased”) från ett lufttrafikföretag som inte har verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

(94) Gemenskapsförteckningen måste uppdateras regelbundet och så snart det är nödvändigt med hänsyn till hur säkerheten hos de berörda lufttrafikföretagen utvecklas och på grundval av nya uppgifter om avhjälpande åtgärder.

Lufttrafikföretag som inte ingår i förteckningen

(95) Mot bakgrund av de uppgifter som Tuninter och Tunisiens tillsynsmyndigheter har lämnat, och som har bekräftats av Italien, görs bedömningen att det finns bevis för att lufttrafikföretaget har korrigerat de säkerhetsbrister som de italienska myndigheterna uppdagade vid två inspektioner på plats.

([1]) *ICAO-USOAP Summary Report – Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland* (”ICAO-USOAP-rapport – granskning av Swazilands civila luftfartsstyrelse”) (Mbabane, 9-12 mars 1999).

▼B

(96) På grundval av de uppgifter som har lämnats av Tyskland, görs bedömningen att det inte längre finns bevis för bristande förmåga eller vilja hos Tadzjikistans myndigheter med ansvar för tillsynen över de lufttrafikföretag som har godkänts i denna stat.

(97) Uppgifter från Belgien visar att de brister som gjorde att I.C.T.T.P.W. och South Airlines belades med ett nationellt verksamhetsförbud har åtgärdats fullt ut. Därför görs bedömningen att det inte längre finns bevis för fortlöpande, allvarliga säkerhetsbrister hos dessa lufttrafikföretag.

(98) Uppgifter från Tyskland visar att det luftfartyg som gjorde att Atlant Soyuz belades med driftsrestriktioner inte längre ingår i företagets flotta. Därför görs bedömningen att det inte längre finns bevis för fortlöpande, allvarliga säkerhetsbrister hos detta lufttrafikföretag.

(99) På grundval av tillgängliga uppgifter görs bedömningen att det inte finns bevis för icke korrigerade, allvarliga säkerhetsbrister hos Air Mauritanie. Förmågan hos Mauretaniens myndigheter med ansvar för tillsynen över detta lufttrafikföretag måste dock granskas ytterligare. Kommissionen bör därför, med bistånd från alla berörda medlemsstaters myndigheter, inom 2 månader granska Mauretaniens myndigheter med ansvar för tillsynen över detta lufttrafikföretag och över företagen under dess ansvar.

(100) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Genom denna förordning upprättas en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i grundförordningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen.

Artikel 2

Verksamhetsförbud

1. De lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga A beläggs med totalt verksamhetsförbud i gemenskapen.

2. De lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga B beläggs med driftsrestriktioner i gemenskapen. Driftsrestriktionerna består i förbud mot användning av de specifika luftfartyg respektive luftfartygstyper som anges i bilaga B.

▼B

Artikel 3

Verkställighet

Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om alla åtgärder som de vidtar i enlighet med artikel 3.1 i grundförordningen för att på sitt territorium se till att verksamhetsförbuden i gemenskapsförteckningen följs av de lufttrafikföretag som har belagts med sådana förbud.

Artikel 4

Ikraftträdande

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.

▼M16

BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED TOTALT VERKSAMHETSFÖRBUD I EU [1]

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungariket Kambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänd	VRB	Republiken Rwanda
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			**Islamiska republiken Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Okänd	PIR	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, inklusive			**Republiken Angola**
AEROJET	015	Okänd	Republiken Angola
AIR26	004	DCD	Republiken Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	003	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
ALADA	005	RAD	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
HELIMALONGO	011	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
PHA	019	Okänd	Republiken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Okänd	Republiken Angola
SAL	013	Okänd	Republiken Angola

[1] Lufttrafikföretagen i bilaga A skulle kunna tillåtas att utöva trafikrättigheter genom att använda luftfartyg som hyrts in med besättning (”wet-leased”) från ett lufttrafikföretag som inte har verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda

▼M16

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SERVISAIR	018	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	014	SOR	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänd	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			**Demokratiska republiken Kongo**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratiska republiken Kongo

▼M16

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Demokratiska republiken Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Demokratiska republiken Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

▼M16

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			**Ekvatorialguinea**
CRONOS AIRLINES	Okänd	Okänd	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Okänd	CEL	Ekvatorialguinea
EGAMS	Okänd	EGM	Ekvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	–	Ekvatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	–	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänd	Okänd	Ekvatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia och Metro Batavia, inklusive			**Republiken Indonesien**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänd	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänd	Republiken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Okänd	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänd	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien

▼M16

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Okänd	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänd	Republiken Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänd	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänd	Republiken Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänd	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänd	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			**Republiken Kazakstan**
AERO AIR COMPANY	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiken Kazakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
AIR DIVISION OF EKA	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan

▼**M16**

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR FLAMINGO	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Okänd	AKS	Republiken Kazakstan
ALMATY AVIATION	Okänd	LMT	Republiken Kazakstan
ARKHABAY	Okänd	KEK	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republiken Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiken Kazakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR	Okänd	SAP	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Okänd	BBS	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republiken Kazakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Okänd	KZE	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	Okänd	KAW	Republiken Kazakstan
KAZAVIA	Okänd	KKA	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	Okänd	KZS	Republiken Kazakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiken Kazakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Okänd	KOV	Republiken Kazakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	Okänd	PKZ	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	Okänd	SAV	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	Okänd	SMK	Republiken Kazakstan

▼M16

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Okänd	JTU	Republiken Kazakstan
ZHERSU AVIA	Okänd	RZU	Republiken Kazakstan
ZHEZKAZGANAIR	Okänd	KZH	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Kirgizistan**
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	36	AAZ	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiken Kirgizistan
CAAS	13	CBK	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Republiken Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiken Kirgizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republiken Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
KIRGIZISTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
KIRGIZISTAN AIRLINE	Okänd	KGA	Republiken Kirgizistan
MAX AVIA	33	MAI	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republiken Kirgizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republiken Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter			**Liberia**
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive			**Republiken Gabon**
AFRIC AVIATION		Okänd	Republiken Gabon

▼**M16**

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Mauretaniens tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Mauretanien**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republiken Mauretanien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Filippinerna**
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiken Filippinerna
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Okänd	Republiken Filippinerna
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Okänd	Republiken Filippinerna
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Okänd	Republiken Filippinerna
BEACON	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Okänd	Republiken Filippinerna
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Okänd	Republiken Filippinerna
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republiken Filippinerna
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Okänd	Republiken Filippinerna
CM AERO	4AN2000001	Okänd	Republiken Filippinerna
CORPORATE AIR	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Okänd	Republiken Filippinerna
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Okänd	Republiken Filippinerna
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Okänd	Republiken Filippinerna
HUMA CORPORATION	2009014	Okänd	Republiken Filippinerna

▼M16

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Okänd	Republiken Filippinerna
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Okänd	Republiken Filippinerna
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republiken Filippinerna
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Okänd	Republiken Filippinerna
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republiken Filippinerna
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Okänd	Republiken Filippinerna
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Okänd	Republiken Filippinerna
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Republiken Filippinerna
WORLD AVIATION, CORP.	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
YOKOTA AVIATION, INC.	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
ZENITH AIR, INC.	2009012	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Republiken Filippinerna
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			**São Tomé och Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé och Príncipe

▼M16

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé och Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Okänd	São Tomé och Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé och Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé och Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Okänd	São Tomé och Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Okänd	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänd	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänd	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänd	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänd	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänd	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänd	Okänd	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Sudan**
SUDAN AIRWAYS	Okänd	SUD	Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republiken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiken Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republiken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republiken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Okänd	MJA	Republiken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Okänd	Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiken Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republiken Sudan
TARCO AIRLINES	056	Okänd	Republiken Sudan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndigheter, inklusive			**Swaziland**

▼**M16**

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SWAZILAND AIRLINK	Okänd	SZL	Swaziland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

▼M16

BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I EU (1)

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttill ståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolags kod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie nummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Tu-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	Demokratiska folkrepubliken Korea
AFRIJET (1)	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50; 2 luftfartyg av typen Falcon 900;	Hela flottan förutom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republiken Gabon
AIR ASTANA (2)	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen B767; 4 luftfartyg av typen B757; 10 luftfartyg av typen A319/320/321; 5 luftfartyg av typen Fokker 50	Hela flottan förutom: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Konungariket Nederländerna)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiken Ghana	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen DC8-63F	Hela flottan förutom: 9G-TOP och 9G-RAC	Republiken Ghana
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorerna	Hela flottan förutom: LET 410 UVP	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336)	Komorerna
GABON AIRLINES (3)	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan förutom: TR-LHP	Republiken Gabon

(1) Lufttrafikföretagen i bilaga B skulle kunna tillåtas att utöva trafikrättigheter genom att använda luftfartyg som hyrts in med besättning (”wet-leased”) från ett lufttrafikföretag som inte har verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

▼**M16**

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttill ståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolags kod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie nummer, om tillgängligt	Registreringsstat
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 14 luftfartyg av typen A300, 8 luftfartyg av typen A310 och 1 luftfartyg av typen B737	Hela flottan förutom: 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	Islamiska republiken Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL601; 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: 3 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiken Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraina	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen MD-83	Hela flottan förutom: UR-CFF	Ukraina

([1]) Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.
([2]) Air Astana får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.
([3]) Gabon Airlines får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.
([4]) Iran Air får trafikera Europeiska unionen med det specifika luftfartyget på de villkor som anges i skäl 69 i förordning (EU) nr 590/2010, EUT L 170, 6.7.2010, s. 15.