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

▼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.

Air Bangladesh

(6) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos ett visst luftfartyg i Air Bangladeshs flotta. Bristerna fastställdes vid

[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

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.

(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

([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

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.

(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

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

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

▼B

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.

(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 ([3]).

(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

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222
([3]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

▼B

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) ([1]) 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.

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 ([2]).

(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.

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

([2]) 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

▼B

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 ([1]).

(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 ([2]).

(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.

(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 ([3]).

(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.

([1]) 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

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

([3]) BCAA-2005-36

▼B

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* (”ICAO-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.

(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 säkerhetstillsy-

([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).

▼B

nen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP). En sådan USOAP-granskning av Ekvatorialguinea ägde rum i maj 2001. Av granskningsrapporten ([1]) 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:

— 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 ([2]), 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 ([3]) 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 ([4]).

([1]) *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).

([2]) ICAO-styrelsens arbetsdokument C-WP/12471.

([3]) Korrespondens mellan det brittiska transportministeriet och ECAC om problemet med flygplansdokumentation från icke-godkända företag (6 augusti 2003).

([4]) 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]).

(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.

([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

(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.

(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 ([2]) 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,

([1]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

([2]) 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).

▼B

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 ([1]).

(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.

(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 ([2]) 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.

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

([2]) *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

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.

(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.

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.

▼B

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.

▼M6

BILAGA A

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR KORYO	Okänt	KOR	Nordkorea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänt	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive		—	Demokratiska republiken Kongo
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Demokratiska republiken Kongo

[1] Lufttrafikföretagen i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder luftfartyg som hyrts in med besättning (”wet-leased”) från ett lufttrafikföretag som inte har verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

▼M6

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Demokratiska republiken Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Underskrift från regeringen (ordonnance 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

▼M6

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Demokratiska republiken Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänt	Ekvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea

▼M6

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
GUINEA AIRWAYS	738	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, inklusive			Indonesien
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänt	Indonesien
AIRFAST Indonesien	135-002	AFE	Indonesien
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Okänt	Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänt	Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänt	Indonesien
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Okänt	Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Okänt	Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänt	Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Okänt	Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Okänt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Okänt	Indonesien
GARUDA Indonesien	121-001	GIA	Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesien
Indonesien AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesien
Indonesien AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänt	Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	Okänt	Indonesien
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonesien
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänt	Indonesien
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Okänt	Indonesien
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesien

▼M6

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänt	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänt	Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänt	Indonesien
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesien
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Okänt	Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesien
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Okänt	Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänt	Indonesien
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänt	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesien
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive		—	Kirgizistan
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizistan
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kirgizistan
BOTIR AVIA	10	BTR	Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	Okänt	Kirgizistan
ESEN AIR	2	ESD	Kirgizistan
GALAXY AIR	12	GAL	Kirgizistan

▼M6

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgizistan
INTAL AVIA	27	INL	Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizistan
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kirgizistan
MAX AVIA	33	MAI	Kirgizistan
OHS AVIA	09	OSH	Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	Okänt	Kirgizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter	—	—	Liberia
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Okänt	BVU	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänt	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndigheter, inklusive	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Okänt	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Okänt	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Okänt	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Okänt	Okänt	Swaziland

▼**M6**

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Okänt	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänt	SZL	Swaziland

▼M6

BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I GEMENSKAPEN ([1])

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Luftfartygstyp	Registreringsnummer och, om det finns tillgängligt, serienummer	Registreringsstat
AIR Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorerna	Hela flottan utom: LET 410 UVP	Hela flottan utom: D6-CAM (851336)	Komorerna
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Demokratiska republiken Kongo	Hela flottan utom: B767-266 ER	Hela flottan utom: 9Q-CJD (serienr 23 178)	Demokratiska republiken Kongo

([1]) Lufttrafikföretagen i bilaga B kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder luftfartyg som hyrts in med besättning (”wet-leased”) från ett lufttrafikföretag som inte har verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.