

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 331/2008

av den 11 april 2008

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning 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 4, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättades en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005⁽²⁾ över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen.
- (2) Vissa medlemsstater har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, lämnat information till kommissionen som är av betydelse för uppdateringen av gemenskapsförteckningen. Relevant information har även lämnats av olika tredjeländer. På grundval av detta bör gemenskapsförteckningen uppdateras.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag, antingen direkt eller, om detta inte varit praktiskt möjligt, via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat de centrala fakta och skäl som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i gemenskapen eller beslut om att ändra villkoren i ett verksamhetsförbud för ett lufttrafikföretag som finns med i gemenskapsförteckningen.
- (4) Kommissionen har gett lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter, och att

inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den flygsäkerhetskommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart⁽³⁾.

- (5) Kommissionen, och i särskilda fall även vissa medlemsstater, har samrått med de myndigheter som ansvarar för tillsynen över de berörda lufttrafikföretagen.
- (6) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

Lufttrafikföretag godkända i Ukraina*Albatross Avia Ltd*

- (7) Frankrike har meddelat kommissionen att man belagt lufttrafikföretaget Albatross Avia Ltd, som är godkänt i Ukraina, med omedelbart verksamhetsförbud, eftersom Albatross i realiteten är det ukrainska lufttrafikföretaget Volare, som redan är belagt med verksamhetsförbud⁽⁴⁾. Frankrike har också begärt att kommissionen ska uppdatera gemenskapsförteckningen i enlighet med artikel 4.2 i förordning (EG) nr 2111/2005 och artikel 6 i förordning (EG) nr 473/2006.
- (8) Lufttrafikföretaget har inte kunnat presentera några belegg som skulle skingra Frankrikes farhågor.
- (9) Efter samråd med kommissionen och vissa andra medlemsstater, lämnade behöriga ukrainska myndigheter till kommissionen sitt beslut om att återkalla företagets drifttillstånd. Med utgångspunkt i de gemensamma kriterierna behövs därför inga ytterligare åtgärder i fråga om Albatross Avia Ltd.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 84, 23.3.2006, s. 14. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1400/2007 (EUT L 311, 29.11.2007, s. 12).

⁽³⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4. Förordningen ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning nr 787/2007 av den 4 juli 2007 (EUT L 175, 5.7.2007, s. 10).

(10) Kommissionen anser det dock oroväckande att Ukrainas behöriga myndigheter har utfärdat drifttillstånd till ett företag som till stora delar är ett lufttrafikföretag som redan är belagt med verksamhetsförbud. Om händelsen upprepas kan det ses som bevis för att myndigheterna inte uppfyller de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005.

Ukraine Cargo Airways

(11) Det finns bekräftade belägg för allvarliga säkerhetsbrister i fråga om lufttrafikföretaget Ukraine Cargo Airways som är godkänt i Ukraina, vilket påverkar alla typer av luftfartyg. Bristerna upptäcktes av Österrike, Ungern, Frankrike, Tyskland, Italien, Lettland, Luxemburg, Rumänien, Polen, Spanien och Nederländerna⁽¹⁾ vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet.

(12) Österrike har meddelat kommissionen att man under iakttagande av de gemensamma kriterierna belagt luftfartyg av typen AN-12 från Ukraine Cargo Airways, som till dags dato bedrivit flygningar till Österrike, med omedelbart verksamhetsförbud i enlighet med artikel 6.1 i förordning (EG) nr 2111/2005 och har lämnat in en begäran till kommissionen om att uppdatera gemenskapsförteckningen i enlighet med artikel 4.2 i förordning (EG) nr 2111/2005 och artikel 6 i förordning (EG) nr 473/2006.

(13) Skälen till Österrikes åtgärd är följande: a) Bekräftade allvarliga säkerhetsbrister hos lufttrafikföretaget i rapporter som avslöjar sådana brister och upprepade misslyckade försök från lufttrafikföretaget att ta itu med bristerna som angivits i rapporterna från rampinspektionerna som genomförts inom ramen för Safa-programmet och som tidigare meddelats lufttrafikföretaget. b) Lufttrafikföretaget har genom att vidta olämpliga och otillräckliga åtgärder för att komma till rätta med de identifierade säkerhetsbristerna visat sin oförmåga att ta itu med dem. c) De myndigheter som ansvarar för tillsyn av lufttrafikföretaget har visat bristande förmåga och beredvillighet, vilket illustreras av deras bristande samarbete med Österrikes behöriga myndigheter som utförde rampinspektionerna samt av deras bristande förmåga att tillämpa relevanta säkerhetsstandarder.

(14) De säkerhetsbrister som Österrike och andra medlemsstater upptäckte på luftfartyg av typen AN-12, AN-26 och IL-76 befann sig inom samma område. Bristerna

⁽¹⁾ Safa-rapporterna: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCATR-2007-374; LBA/D-2008-95 LBA/D-2008-117 LBA/D-2008-121 CAO-2007-57; LBA/D-2007-292 MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29 LBA/D-2008-114 LBA/D-2008-120 CAA-NL-2007-137 ENAC-IT-2006-389 LBA/D-2006-684 RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322 ENAC-IT-2007-432 RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58.

fortsatte att dyka upp under den aktuella perioden. Av detta framgår att det rör sig om systematiska brister.

(15) Under samråd med kommissionen och vissa medlemsstater lämnade Ukraine Cargo Airways in en plan med avhjälpande åtgärder som enligt lufttrafikföretaget tar itu med samtliga säkerhetsbrister i fråga om underhåll, teknik och drift som hittats på de tre typer av luftfartyg som företaget använt inom gemenskapen. Lufttrafikföretaget kunde under samråden dock inte visa att de föreslagna avhjälpande åtgärderna uppfyllde sitt syfte. Företaget kunde framförallt inte visa att de föreslagna åtgärderna är lämpliga i fråga om driftsdisciplin och kunde inte heller förklara varför inspektioner av luftfartyg som används av lufttrafikföretag för flygningar till gemenskapen fortfarande uppvisade samma brister som innan Österrike införde verksamhetsförbud, trots att flera åtgärder i handlingsplanen verkade ha genomförts för de driftsområden som omfattar alla typer av luftfartyg som används av det lufttrafikföretaget.

(16) Under samma samråd lämnade Ukrainas behöriga myndigheter in information om sitt beslut att begränsa företagets drifttillstånd genom att dra in luftfartyg AN-12 med registreringsnummer UR-UCC, UR-UDD och UR-UCN som Ukraine Cargo Airways använt för flygningar till Österrike, serva dem samt förbjuda flygningar med luftfartyg IL-76 med registreringsnummer UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW och UR-UCX till den 19 november 2008. Lufttrafikföretaget har använt vissa av dessa luftfartyg (UR-UCA, UR-UCO och UR-UCU) för flygningar till gemenskapen. Myndigheterna har också bekräftat att de godkänt lufttrafikföretagets avhjälpande plan och har åtagit sig att kontrollera genomförandet av de avhjälpande åtgärder som Ukraine Cargo Airways vidtagit innan de godkänner att företaget återupptar flygningar med AN-12 till gemenskapen.

(17) Kommissionen noterar de åtgärder som Ukrainas behöriga myndigheter vidtagit i fråga om luftfartygen AN-12 och IL-76. Den anser dock att genomförandet av de avhjälpande åtgärderna inte är tillräckligt för att avhjälpa de systematiska identifierade brister som påverkar alla typer av luftfartyg som hittills använts av företaget för flygningar till gemenskapen. Kommissionen anser också att resultaten från de rampinspektioner⁽²⁾ av luftfartyg av typen AN-26, som utfördes efter samråden med lufttrafikföretaget och berörda myndigheter och efter det att företaget hade inlett avhjälpande åtgärder under överinseende av myndigheterna, pekar på att åtgärderna inte är tillräckliga för att lösa de verifierade säkerhetsbristerna hos dessa typer av luftfartyg eller andra typer av luftfartyg som företaget använder för flygningar till gemenskapen.

⁽²⁾ LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

- (18) Den 1 april 2008 lämnade lufttrafikföretaget in dokumentation som omfattade en ändrad avhjälpande handlingsplan som återspeglar de ändringar som begärts av Ukrainas behöriga myndigheter efter en granskning av företaget. Lufttrafikföretaget gavs också möjlighet att den 2 april göra presentationer för kommissionen och flygsäkerhetskommittén. Företaget kunde dock inte visa att de föreslagna åtgärderna är lämpliga i fråga om driftsdisciplin och lyckades inte heller förklara hur åtgärderna skulle kunna ge hållbara lösningar på samtliga tidigare identifierade säkerhetsbrister. Denna dokumentation måste undersökas så att man kan fastställa om tidigare fastställda säkerhetsbrister har åtgärdats på korrekt sätt.
- (19) Innan undersökningen är klar och eftersom det saknas avhjälpande åtgärder som utan dröjsmål kan motverka systematiska säkerhetsbrister, anser kommissionen att lufttrafikföretaget inte ska få bedriva verksamhet i gemenskapen tills det kan garanteras att lämpliga åtgärder vidtagits för att uppfylla relevanta säkerhetsstandarder för driften av luftfartyg från Ukraine Cargo Airways.
- (20) På basis av de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, anses Ukraine Cargo Airways inte uppfylla relevanta säkerhetsstandarder. Lufttrafikföretaget bör beläggas med verksamhetsförbud för all sin verksamhet och bör ingå i bilaga A.
- spektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ⁽¹⁾.
- (23) Förenade kungariket har informerat kommissionen om att man, med beaktande av de gemensamma kriterierna, belade Cubana de Aviacións luftfartyg av typen Ilyushin IL-62 med registreringsnummer CU-T1283 och CU-T1284 med omedelbart verksamhetsförbud i enlighet med artikel 6.1 i förordning (EG) nr 2111/2005. Dessa luftfartyg är inte utrustade med terrängvarningssystemet EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System), som är nödvändigt om flygningar till gemenskapen ska uppfylla kraven i bilaga 6 till Chicago-konventionen.
- (24) Efter samråd med kommissionen och vissa medlemsstater fattade Kubas behöriga myndigheter beslut om att begränsa flygtillståndet för Cubana de Aviación så att luftfartyget IL-62 förbjuds för flygningar till gemenskapen innan EGPWS installerats. De kubanska myndigheterna har vidare lovat att se till att EGPWS senast den 15 juni 2008 kommer att finnas installerat i luftföretagets samtliga luftfartyg som bedriver flygningar till gemenskapen. Slutligen har behöriga myndigheter på Kuba åtagit sig att till det datumet verifiera att samtliga upptäckta säkerhetsbrister, även installation av EGPWS, åtgärdas av Cubana de Aviación och att resultaten av verifieringen skickas till kommissionen innan lufttrafikföretaget återupptar trafik med luftfartyg av typen IL-62 till gemenskapen.

Samlad säkerhetstillsyn

- (21) Kommissionen anser att den samlade säkerhetstillsynen, och då framförallt genomförandet och tillämpningen av relevanta säkerhetsnormer av Ukrainas behöriga myndigheter, måste förstärkas så att de lufttrafikföretags myndigheterna utövar tillsyn över verkligen genomför hållbara avhjälpande åtgärder. Det ökade antal lufttrafikföretag som omfattas av undantagsåtgärder från medlemsstaternas sida och följaktligen är upptagna i bilaga A måste omedelbart åtgärdas av Ukrainas behöriga myndigheter. Myndigheterna uppmanas därför att lägga fram en åtgärdsplan för att förbättra säkerhetstillsynen av de operatörer som står under deras tillsyn och av luftfartyg som är registrerade i Ukraina och används för flygningar i gemenskapen. Kommissionen kommer att noga övervaka genomförandet av dessa åtgärder, vilket även omfattar dem som anges i skäl 15 och 18 i syfte att lämna in utkast till lämpliga åtgärder till flygsäkerhetskommitténs nästa möte.
- Cubana de Aviación SA*
- (22) Det finns bevis för att Cubana de Aviación inte uppfyller Chicagokonventionens särskilda säkerhetsföreskrifter. Bristerna fastställdes av Förenade kungariket vid rampinspek
- (25) Mot bakgrund av dels de gemensamma kriterier som anges i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, dels de åtgärder som vidtagits av Kubas behöriga myndigheter anses inte ytterligare åtgärder nödvändiga. Vid nästa möte för flygsäkerhetskommittén ska kommissionen rapportera till medlemsstaterna om genomförandet av avhjälpande åtgärder. Om åtgärderna inte anses tillräckliga, kommer kommissionen att lämna in utkast till lämpliga åtgärder till kommittén.
- Islands Development Company*
- (26) Det finns bevis för att luftfartyget av typ Beech 1900 med registreringsnummer S7-IDC tillhörande lufttrafikföretaget Islands Development Company, som är godkänt på Seychellerna, inte är utrustat med EGPWS, vilket är nödvändigt för att flygningar till gemenskapen ska uppfylla kraven i bilaga 6 till Chicago-konventionen. Dessutom kunde de officiella dokument som enligt Chicago-konventionen ska finnas ombord inte visas upp. Bristerna fastställdes av Frankrike vid rampinspekationer som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ⁽²⁾.

⁽¹⁾ CAA-UK-2008-8.

⁽²⁾ DGAC/F-2008-152.

- (27) Frankrike har meddelat kommissionen att man belagt ovannämnda luftfartyg från det lufttrafikföretaget med omedelbart verksamhetsförbud med beaktande av de gemensamma kriterierna i enlighet med artikel 6.1 i förordning (EG) nr 2111/2005 och att man lämnat in en begäran till kommissionen om att uppdatera gemenskapsförteckningen i enlighet med artikel 4.2 i förordning (EG) nr 2111/2005 och artikel 6 i förordning (EG) nr 473/2006.
- (28) Genom en skrivelse av den 11 mars 2008 bekräftade Seychellernas civila luftfartsmyndighet att lufttrafikföretaget Island Development Company, som är godkänt på Seychellerna, vidtagit åtgärder för att installera EGPWS på sitt luftfartyg Beech 1900D med registreringsnummer S7-IDC. EGPWS har beställts och installerades den 26 mars 2008. Vid ett möte med kommissionen den 31 mars 2008 överlämnades en certifierad bekräftelse av lufttrafikföretaget. Seychellernas behöriga myndigheter bekräftade dessutom att certifierade kopior av de föreskrivna dokumenten från och med den 27 februari 2008 finns ombord.
- (29) På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att Islands Development Company har vidtagit de åtgärder som krävs för att uppfylla gällande säkerhetsnormer och företaget bör därför inte ingå i bilaga A.
- Hewa Bora Airways*
- (30) Hewa Bora Airways bedriver inte längre flygningar till gemenskapen under övervakning av behöriga belgiska myndigheter med sitt luftfartyg av typen Boeing B767-266ER, nr 23 178 med registreringsnummer 9Q-CJD, som ingår i bilaga B. Eftersom det provisoriska systemet med rampinspektioner och övervakning av det här luftfartyget inte längre kan garanteras, bör luftfartyget beläggas med verksamhetsförbud.
- (31) Följaktligen bör lufttrafikföretaget nu beläggas med verksamhetsförbud för alla sina flygningar och flyttas från bilaga B till bilaga A.
- TAAG Angola Airlines*
- (32) Den 18–22 februari 2008 gjorde en grupp experter från kommissionen och medlemsstaterna en utredning i Angola på inbjudan av behöriga myndigheter i landet och lufttrafikföretaget TAAG Angola Airlines. Under besöket lade företaget fram en uppdaterad lista över sin avhjälpande och förebyggande åtgärdsplan, som syftar till att uppfylla ICAO-normerna. Av gruppens rapport framgår att TAAG Angola Airlines gjort goda framsteg i fråga om genomförandet av åtgärdsplanen, vilket återspeglas av att mer än hälften av åtgärderna kan anses genomförda. Framförallt har goda framsteg gjorts i fråga om flyg- och markverksamhet. Företaget uppmanades att vidta ytterligare åtgärder för att uppfylla hela åtgärdsplanen. Gruppen noterade vidare att företaget har fullgjort första steget mot målet att Angolas behöriga myndigheter ska utfärda ett nytt tillstånd.
- (33) Gruppen uppmärksammade betydande brister på områdena fortsatt luftvärdighet och underhåll, som rapporterades till TAAG Angola Airlines och dess myndigheter och som måste åtgärdas innan någon ändring av företags verksamhetsförbud kan ske.
- (34) Gruppen bedömde även den plan med avhjälpande åtgärder som Angolas behöriga myndigheter lagt fram (INAVIC) som syftar till att förbättra säkerhetstillsynen av TAAG Angola Airlines och andra lufttrafikföretag som myndigheterna utövar tillsyn över. Därför gjorde gruppen en bedömning av i vilken utsträckning INAVIC uppfyller tillämpliga ICAO-normer, även med resultaten från ICAO USOAP-revisionen från november 2007 som underlag. Av rapporten från gruppen framgår att ny lagstiftning om civil luftfart offentliggjordes den 16 januari 2008 och att INAVIC gör framsteg mot att inrätta en oberoende och välstrukturerad civil luftfartsmyndighet. Gruppen noterade dock att de nya bestämmelserna i lagstiftningen om civil luftfart och därmed förknippade specifika driftsbestämmelser ännu inte har börjat tillämpas och att samtliga lufttrafikföretag i Angola innehar drifttillstånd som inte uppfyller kraven i bilaga 6 till Chicago-konventionen. INAVIC uppmanades att fortsätta omstrukturera sin organisation, att så snart som möjligt gå vidare med sitt kapacitetsbyggande, samt att fortsätta arbetet med att utfärda nya drifttillstånd för lufttrafikföretagen för att visa efterlevnad av Angolas regelverk och ICAO-standards. Vidare uppmanades INAVIC att rapportera resultaten i vederbörlig tid till kommissionen.
- (35) Kommissionen erkänner de åtgärder TAAG Angola Airlines och INAVIC vidtagit för att förverkliga de åtgärder som krävs för att uppfylla relevanta säkerhetsnormer. Kommissionen anser dock att det ännu är för tidigt att fatta beslut om att avföra TAAG Angola Airlines från gemenskapsförteckningen, eftersom det fortfarande föreligger avsevärda säkerhetsbrister som måste åtgärdas av både lufttrafikföretaget och de behöriga myndigheterna. Dessutom pågår förnyandet av drifttillstånd för TAAG Angola Airlines samt för resten av lufttrafikföretagen från behöriga myndigheters sida. Kommissionen noterar att om arbetet med förnyandet av drifttillstånd ska bli klart inom de tidsgränser de behöriga myndigheterna i Angola angivit, är det nödvändigt att kraftigt öka deras personalresurser och finansiella resurser.

- (36) Kommissionen anser att frågan om Angolas behöriga myndigheter ska kunna uppfylla ICAO:s obligatoriska standarder och rekommenderade praxis, framförallt utövande av tillsyn, också beror på myndigheternas finansiella resurser. Kommissionen förväntar sig genomförandereportering från TAAG Angola Airlines och INAVIC inom utsatt tid.

Mahan Air

- (37) Den 14 december 2007 och den 12 mars 2008 höll kommissionen och vissa medlemsstater samråd med Mahan Air samt behöriga myndigheter från Iran om dessa myndigheters verifiering av lufttrafikföretagets genomförande av avhjälpande åtgärder. Vid samrådet den 14 december 2007 begärde kommissionen att dokumentation om framstegen av genomförandet av de avhjälpande åtgärderna från Mahan Air skulle lämnas till kommissionen senast i slutet av februari 2008.

- (38) Vid samråden den 12 mars 2008 framhöll Irans behöriga myndigheter att de inspekterat Mahan Air och att samtliga säkerhetsbrister hade åtgärdats. Varken lufttrafikföretaget eller dess myndigheter presenterade dock någon dokumentation om genomförandet av avhjälpande åtgärder som visar hur ändamålsenliga åtgärderna varit i fråga om att leda till hållbara lösningar och efterlevnad av de avhjälpande handlingsplaner som lades fram i september och november 2007.

- (39) Efter en revision av företaget lämnade behöriga iranska myndigheter den 26 mars 2008 dokumentation om en detaljerad rapport och material som rörde Mahan Airs genomförande av avhjälpande åtgärder till kommissionen. Kommissionen kommer att undersöka dokumentationen för att verifiera om de tidigare upptäckta säkerhetsbristerna har åtgärdats.

- (40) Innan undersökningen är klar anser kommissionen att det för närvarande ännu saknas tillräckliga bevis för att lufttrafikföretaget har vidtagit avhjälpande åtgärder för att åtgärda de brister som ledde till att företaget fördes upp på gemenskapsförteckningen.

- (41) På basis av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att det inte kunnat verifieras att Mahan Air vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppfylla relevanta säkerhetsnormer och att företaget därför ännu inte kan tas bort från bilaga A. Kommissionen kommer att fortsätta samarbeta med behöriga iranska myndigheter för att övervaka genomförandet av avhjälpande åtgärder från Mahan Airs sida och för att se till att de ger hållbara lösningar på lång sikt. Kommissionen besöker därför Iran under de närmaste månaderna.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (42) I enlighet med vad som fastställs i förordning (EG) nr 1400/2007 tillåts vissa lufttrafikföretag, genom ett beslut av den 26 november 2007 från behöriga myndigheter i Ryssland, att flyga till gemenskapen förutsatt att de har särskild utrustning. Det rör sig om följande lufttrafikföretag och luftfartyg: Krasnojarsk Airlines: luftfartygen Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720), Ural Airlines: luftfartygen Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844), Gazpromavia: luftfartyget Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008), Atlant-Soyuz: luftfartygen Boeing-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740), UTAir: luftfartygen ATR-42 (VP-BCB/BCF/BP/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808), Kavminvodyavia: luftfartygen Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746), Kuban Airlines: luftfartyget Yak-42 (RA-42386/42367/42375), Air Company Yakutia: luftfartygen Tu-154M (RA-85700/85794) och B-757-200 (VP-BFI), Airlines 400: luftfartyget Tu-204 (RA-64018/64020). Enligt det beslutet får vissa lufttrafikföretag inte trafikera gemenskapen med vissa luftfartyg. Det rör sig om följande lufttrafikföretag och luftfartyg: Orenburg Airlines: luftfartygen Tu-154 (RA-85768) och B-737-400 (VP-BGQ), Air Company Yakutia: luftfartyget Tu-154 (RA-85101 och RA-85109), Air Company Sibir: luftfartyget B-737-400 (VP-BTA), och Rossija: luftfartyget Tu-154 (RA-85753 och RA-85835).

- (43) Den 26 mars 2008 informerade behöriga ryska myndigheter kommissionen om att de planerade att ändra sitt beslut av den 26 november 2007 om verksamhetsförbud för vissa lufttrafikföretag som godkänts i Ryssland så att samtliga tidigare verksamhetsförbud för samtliga berörda lufttrafikföretag skulle hävas från och med den 25 april 2008.

- (44) Den 27 mars 2007 uppmanade kommissionen berörda ryska myndigheter att till kommissionen och flygsäkerhetskommittén lämna bevis på den tillförlitliga information om förbättring av interna övervakningssystem hos berörda lufttrafikföretag i fråga om flygsäkerhet som påverkade dem att överväga att häva verksamhetsförbuden för berörda lufttrafikföretag. Myndigheterna åtog sig att presentera informationen senast den 9 april 2008 och att tillsammans med berörda lufttrafikföretag för kommissionen och medlemsstaterna presentera säkerhetsläget hos dessa företag innan myndigheternas beslut träder i kraft. Om denna information lämnas till kommissionen vid ett senare tillfälle, lovade de behöriga ryska myndigheterna den 2 april 2008 inför flygsäkerhetskommittén att skjuta upp ikraftträdandet av sitt planerade beslut efter överenskommelse med kommissionen.

- (45) Kommissionen noterar det planerade beslutet från de ryska behöriga myndigheterna och kommer att undersöka de handlingar som dessa myndigheter har åtagit sig att lämna in mot bakgrund av de planer med avhjälpande åtgärder som tidigare lämnats in till kommissionen av berörda lufttrafikföretag. Kommissionen kommer att tillsammans med de ryska behöriga myndigheterna samordna resultaten av sin undersökning innan det ovan nämnda planerade beslutet träder i kraft.
- (46) Fram till dess bör beslutet av den 26 november 2007 från de ryska behöriga myndigheterna gälla. Det innebär att flygningar till gemenskapen som utförs av ovan nämnda lufttrafikföretag endast bör ske enligt villkoren i det beslutet och i enlighet med skälen 34–36 i förordning (EG) nr 1400/2007.
- (47) Kommissionen har för avsikt att övervaka dessa lufttrafikföretags resultat och undersöka deras säkerhetsarbete mot bakgrund av resultaten från ovanstående process. Om det visar sig nödvändigt, kommer kommissionen, med beaktande av artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005, att anta lämpliga åtgärder för att se till att efterlevnaden av samtliga relevanta standarder garanteras i gemenskapen.

Lufttrafikföretag från Kirgizistan

- (48) Myndigheterna i Kirgizistan har lämnat handlingar till kommissionen som styrker att man av säkerhetsskäl har dragit in drifttillståndet för Galaxy Air. Eftersom detta lufttrafikföretag, som godkänts i Kirgizistan, därefter har upphört med sin verksamhet, bör det utgå ur bilaga A.

Lufttrafikföretag från Ekvatorialguinea

- (49) Kommissionen har fått information om att lufttrafikföretaget Ceiba Intercontinental bedriver kommersiell verksamhet i enlighet med ett drifttillstånd utfärdat av behöriga myndigheter i Ekvatorialguinea och har begärt att dessa myndigheter lämnar in all relevant information om företaget. Myndigheterna har dock inte besvarat kommissionens begäran.
- (50) På grundval av de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 bör lufttrafikföretaget Ceiba Intercontinental beläggas med verksamhetsförbud och bör därför ingå i bilaga A.
- (51) Lufttrafikföretaget Cronos Airlines, som är godkänt i Ekvatorialguinea, har lämnat en begäran till kommissionen om att få bli borttagen från bilaga A. Företaget hävdar att det luftfartyg man använder har ett s.k. ACMI-baserat wet lease-avtal (vilket innebär att företaget hyrs in med be-

sättning) från ett lufttrafikföretag som är godkänt i Sydafrika.

- (52) Kommissionen anser inte att Cronos Airlines skäl räcker för att flytta företaget från bilaga A. Alla lufttrafikföretag i bilaga A kan dock 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.

Lufttrafikföretag från Swaziland

- (53) Behöriga myndigheter i Swaziland har begärt att lufttrafikföretagen Royal Swazi Airways Corporation och Scan Air Charter ska undantas från bilaga A, eftersom de bägge företagen inte längre äger några luftfartyg och följaktligen inte bedriver någon verksamhet. De begärde vidare att lufttrafikföretaget Swaziland Airlink skulle strykas från bilaga A, eftersom det bedriver verksamhet med luftfartyg som är godkända och underhållna och med en besättning på licens från Sydafrika. Behöriga myndigheter i Swaziland validerar berörda certifikat, godkännanden och licenser.

- (54) Kommissionen anser att det saknas skäl att ta bort Royal Swazi Airways Corporation och Scan Air Charter från bilaga A, eftersom det saknas belägg att de upphört med sin verksamhet. Även i fråga om Swaziland Airlink anser kommissionen att det inte är motiverat att ta bort dem från bilaga A. Samtliga lufttrafikföretag i bilaga A kan dock 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.

Lufttrafikföretag från Indonesien

- (55) Den 25 mars 2008 mottog kommissionen en ny handlingsplan som utarbetats av behöriga myndigheter i Indonesien, som saknade belägg för att den genomförts, och där flera viktiga punkter ska genomföras först i september 2008. Av informationen från myndigheterna framgår inte om de nationella myndigheterna har förmåga att säkerställa tillsyn av de lufttrafikföretag de certifierar, bland andra Garuda.
- (56) Kommissionen kommer att fortsätta ge tekniskt stöd och ger också starkt stöd till Indonesiens ansträngningar att genomföra de åtgärder som är nödvändiga för att garantera säkerheten.

(57) I dagsläget anser dock kommissionen inte att myndigheterna har visat att de genomfört de föreslagna avhjälpande åtgärderna för att se till att relevanta säkerhetsstandarder är uppfyllda och därför kan inget av de indonesiska lufttrafikföretagen tas bort från gemenskapsförteckningen, såtillvida inte både lufttrafikföretaget och de behöriga nationella myndigheterna kan visa att ICAO-standarderna är uppfyllda.

Garuda Indonesia Airline

(58) Den 10 och 18 mars 2008 lämnade lufttrafikföretaget Garuda Indonesia Airline omfattande dokumentation till kommissionen som bland annat innehöll svar på frågor från expertgruppen från kommissionen och medlemsstaterna från besöket den 5-9 november 2007. Kommissionen har noggrant granskat dokumentationen och har begärt kompletterande information för att kunna slutföra bedömningen av Garudas säkerhetssituation. Företaget lovade att så snart som möjligt inkomma med information.

(59) Den 28 mars 2008 lämnade företaget in en formell begäran att inför flygsäkerhetskommittén få lägga fram sina synpunkter muntligt vid nästa möte, vilket beviljades till mötet den 3 april 2008.

(60) Kommissionen och medlemsstaterna noterade att lufttrafikföretaget gjort framsteg i fråga om genomförandet av avhjälpande åtgärder för att åtgärda de brister gruppen lyft fram i sin rapport. De noterade dock också att, för att uppfylla ICAO-standarderna, måste de avhjälpande åtgärderna fortsätta och fullgöras på flera områden. Bland annat måste hela Boeing 737-flottan utrustas med EGPWS, företagets hela flotta måste utrustas med system för övervakning av flyguppgifter och dess interna kontrollsystem måste förbättras.

(61) Mot bakgrund av skälen 55-60 anser kommissionen att lufttrafikföretaget Garuda Indonesia Airline ännu inte kan tas bort från bilaga A.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

(62) Trots uttryckliga anmodanden från kommissionens sida har det hittills inte inkommit några handlingar som styrker att övriga lufttrafikföretag som är uppförda på gemenskapsförteckningen av den 28 november 2007 och de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa har åtgärdat bristerna i full utsträckning. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag bör fortsätta att vara belagda med verksamhetsförbud (bilaga A) respektive driftsrestriktioner (bilaga B).

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Bilaga A ska ersättas med bilaga A till denna förordning.
2. Bilaga B ska ersättas med bilaga B till denna förordning.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 11 april 2008.

På kommissionens vägnar

Jacques BARROT

Vice ordförande

BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED TOTALT
VERKSAMHETSFÖRBUD I GEMENSKAPEN ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets 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	Demokratiska folkrepubliken Korea
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
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Alla luftrafikföretag 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
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
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
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	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	Ministerial signature (ordonnance 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
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 luftrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänt	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Okänt	CEL	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
GUINEA AIRWAYS	738	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla luftrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, inklusive			Indonesien
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänt	Indonesien
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesien
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Okänt	Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänt	Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänt	Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
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 INDONESIA	121-001	GIA	Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesien
INDONESIA 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 AIRLINES	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
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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
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
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgizistan
INTAL AVIA	27	INL	Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Kirgizistan

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

BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I GEMENSKAPEN ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Luffartygstyp	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	Komorererna	Hela flottan utom: LET 410 UVP	Hela flottan utom: D6-CAM (851336)	Komorererna

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