

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 295/2012**av den 3 april 2012****om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 4 ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättades en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (2) Vissa medlemsstater och Europeiska byrån för luftfarts-säkerhet (nedan kallad Easa) 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 tredjeländer. Gemenskapsförteckningen bör därför uppdateras på grundval av detta.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag antingen direkt eller, då detta inte varit praktiskt möjligt, via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat de centrala fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i unionen eller beslut om att ändra villkoren i verksamhetsförbud för lufttrafikföretag som redan finns med i gemenskapsförteckningen.
- (4) Kommissionen har gett lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av 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 3922/1991 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart ⁽³⁾.

- (5) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om resultaten av Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) analys av granskningsrapporter inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP-programmet). Medlemsstaterna uppmanades att prioritera rampinspektioner av lufttrafikföretag med licens i stater för vilka Icao har konstaterat allvarliga säkerhetsproblem eller vars system för säkerhetstillsyn enligt Easas slutsatser har allvarliga brister. Utan hinder av de samråd som kommissionen håller inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005, kommer detta att göra det möjligt att få ytterligare information som säkerhetsnivån när det gäller lufttrafikföretag med licens i dessa stater.
- (6) Easa har inför flygsäkerhetskommittén presenterat de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkas av förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om de förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och intensifierat samarbete som har gjorts i syfte att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet att åtgärda fall där tillämpliga internationella normer inte följs. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och Easa.
- (7) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

Luftfartyg från Europeiska unionen

- (8) Till följd av Easas analys av information från rampinspektioner som utförts på vissa luftfartyg som är godkända i Europeiska unionen, från standardiseringsinspektioner som Easa utfört samt från områdesspecifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har några medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerats om dessa åtgärder. Tyskland lämnade information om att flera tyska lufttrafikföretag står under intensifierad övervakning, däribland Air Alliance Express och Air Traffic GmbH Dusseldorf. Lettland informerade

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 143, 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

om att Inversijas drifttillstånd återkallats den 19 januari 2012. Italien informerade om att Itali Airlines drifttillstånd återkallats och att lufttrafikföretaget Livingstons operativa licens förblir indragen. Grekland informerade om att indragningen av lufttrafikföretaget Hellenic Imperial Airways kommersiella licens hade hävts den 28 februari 2012 men att licensen fortfarande står under utökad tillsyn, och att intensifierad övervakning även införts för lufttrafikföretagen Sky Wings Airlines och Hermes Airlines. Nederländerna informerade om att drifttillståndet för Solid-air hade återkallats den 28 december 2011 och att Amsterdam Airlines drifttillstånd återkallats den 6 februari 2012. Spanien informerade om att drifttillståndet för Zorez förblir upphävt sedan 7 november 2011. Sverige informerade om att drifttillståndet för AirSweden Aviation AB återkallades den 10 januari 2012, att drifttillståndet för lufttrafikföretaget Flyg Centrum AB återkallades den 16 december 2011 och lufttrafikföretaget Nova Air fortsätter att stå under utökad tillsyn. Rumänien informerade om att drifttillståndet för Direct Aero Services skulle återkallas före den 20 mars 2012.

Lufttrafikföretag från Republiken Albanien

- (9) Till följd av det beslut som fattades vid flygkommitténs senaste möte i november 2011 ⁽¹⁾ rapporterade Albanien behöriga myndigheter att det går framåt med genomförandet av deras handlingsplan, men med några förseningar när det gäller den långsiktiga anställningen av kvalificerade inspektörer. Albanien uppmanas att påskynda åtgärderna för att utveckla tillsynsmyndighetens kapacitet. Easa kommer att fortsätta att följa framskridandet med de avhjälpande åtgärderna och kommer att göra en grundlig uppföljningsinspektion i oktober 2012 för att kontrollera att handlingsplanerna genomförts tillfredsställande. Flygsäkerhetskommittén kommer att göra en ny bedömning av situationen på grundval av resultaten av denna inspektion.

Comlux Aruba N.V.

- (10) Frankrikes behöriga myndigheter rapporterade att de inte kunde utfärda tillstånd till Comlux Aruba N.V, ett lufttrafikföretag som är godkänt i Aruba, på grund av de säkerhetsbrister som konstaterats vid bedömningen av det teknisk frågeformulär som lämnats in av operatören i syfte att få landningstillstånd i medlemsstaten; Frankrike anmälde sin slutsats till medlemsstaterna genom Safa-databasen ⁽²⁾.
- (11) Mot bakgrund av bristerna inledde kommissionen samråd med Arubas behöriga myndigheter och lufttrafikföretaget, och uttryckte allvarliga tvivel om huruvida Comlux Aruba N.V:s drift i EU kan anses vara säker; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna respektive lufttrafikföretaget vidtagit för att åtgärda bristerna.

- (12) Arubas behöriga myndigheter och lufttrafikföretaget lämnade skriftlig information och deltog den 20 februari 2012 i ett möte med kommissionen, Easa och vissa ledamöter av flygsäkerhetskommittén. De säkerhetsbrister som konstaterats av Frankrike förefaller visserligen ha åtgärdats, men på grundval av den information som lämnades konstaterades andra problem vad avser operatörens huvudsakliga driftställe. Lufttrafikföretaget uppgav att dess kontor i Aruba är begränsat till endast två sekreterare och att huvudkontoret, där den operativa kontrollen av flygningarna och den kontinuerliga luftvärdigheten utövas inte är lokaliserad till Aruba. De behöriga myndigheterna i Aruba uppgav dock att de hade vidtagit en översyn av den civila luftfartslagstiftningen för att säkra att lufttrafikföretag som är godkända i Aruba har sitt huvudsakliga driftställe i den staten och att Comlux Aruba uppmanats att senast den 1 augusti 2012 visa att dess huvudsakliga driftställe är etablerat i Aruba.

- (13) Kommissionen noterar detta och kommer att följa de administrativa och rättsliga åtgärder som vidtas av Arubas behöriga myndigheter för att garantera att lufttrafikföretag som är godkända i Aruba har etablerat sitt huvudsakliga driftställe i Aruba.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

- (14) Lufttrafikföretag med drifttillstånd utfärdat i Demokratiska republiken Kongo har ingått i bilaga A sedan mars 2006 ⁽³⁾. Det har inkommit information om att Demokratiska republiken Kongos behöriga myndigheter har utfärdat ett nytt drifttillstånd till Jet Congo Airways. De behöriga myndigheterna har inte svarat på en begäran om information från kommissionen och har inte lämnat handlingar som styrker att säkerhetstillsynen av det nya lufttrafikföretaget är fullt förenlig med tillämpliga internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att detta lufttrafikföretag också bör införas i bilaga A.
- (15) Flera olyckor med dödlig utgång har rapporterats involvera lufttrafikföretag som är godkända i Demokratiska republiken Kongo sedan det förra mötet i flygsäkerhetskommittén. Den 30 januari 2012 kraschade ett luftfartyg av typen Antonov 28 med registreringsnummer 9Q-CUN som flögs för TRACEP Congo Aviation. Olyckan ledde till att luftfartyget totalförstördes och personer omkom. Den 12 februari 2012 kraschade ett luftfartyg av typen Gulfstream IV med registreringsnummer N25A som flögs för Katanga Express. Olyckan ledde till att luftfartyget totalförstördes och sex personer omkom. De behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo har dock inte svarat på kommissionens begäran om information om de preliminära resultaten av olycksutredningarna.

⁽¹⁾ Skälen 14–25 i förordning (EU) nr 1197/2011, EUT L 303, 22.11.2010, s. 15.

⁽²⁾ Standardrapport nr DGAC/F-2011-1879

⁽³⁾ Skälen 60–64 i förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006, EUT L 84, 23.3.2006, s. 18.

Lufttrafikföretag från Ekvatorialguinea

- (16) Samtliga lufttrafikföretag som är godkända i Ekvatorialguinea har ingått i bilaga A sedan mars 2006 ⁽¹⁾. Den 22 februari 2012 höll kommissionen och Easa ett samrådsmöte med Ekvatorialguineas behöriga myndigheter (DGAC). Under mötet presenterade DGAC uppgifter om hur långt man dittills kommit i arbetet med att avhjälpa de säkerhetsbrister som konstaterats av Icao vid den översyn som skedde 2007 inom ramen för det allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP-programmet).
- (17) DGAC har lämnat handlingar till kommissionen som styrker att drifttillståndet dragits in för följande lufttrafikföretag: GETRA, Guinea Airways, UTAGE, Euroguineana de Aviacion y Transportes, General Work Aviacion, Star Equatorial Airlines och EGAMS. Eftersom dessa lufttrafikföretag som var godkända i Ekvatorialguinea där efter har upphört med sin verksamhet, bör de utgå ur bilaga A.
- (18) DGAC har lämnat handlingar till kommissionen som styrker att drifttillstånd har beviljats lufttrafikföretaget Punto Azul. DGAC har emellertid inte lämnat handlingar som styrker att säkerhetstillsynen av detta lufttrafikföretag garanteras i enlighet med internationella säkerhetsnormer, och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det att detta lufttrafikföretag bör föras in i bilaga A.
- (19) Kommissionen noterade det arbete som redan utförts av myndigheterna i Ekvatorialguinea och uppmuntrar dem att fortsätta ansträngningarna för att få till stånd en civil luftfartstillsyn som är förenlig med internationella säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Republiken Indonesien

- (20) Samråden med de indonesiska myndigheterna (DGCA) fortsätter. Syftet är att övervaka DGCA:s framsteg mot att garantera tillsyn av alla lufttrafikföretag som är godkända i Indonesien i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Den 7 februari 2012 hölls en videokonferens mellan kommissionen, Easa och DGCA. DGCA bekräftade att de fortsätter att göra framsteg och informerade om ytterligare verkställighetsåtgärder rörande vissa lufttrafikföretag under deras tillsyn: Kartika Airlines, Mimika Air, Riau Airlines och Survei Udara Penas har fått sina drifttillstånd indragna.
- (21) DGCA informerade också om och lade fram bekräftelse för att Megantaras drifttillstånd hade återkallats den 13 augusti 2010. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att detta lufttrafikföretag bör strykas från bilaga A.

- (22) DGCA informerade vidare om att nya drifttillstånd hade utfärdats till TransNusa Aviation Mandiri den 19 augusti 2011, Enggang Air Service den 1 mars 2010, Surya Air den 8 april 2011, Ersu Eastern Aviation den 9 september 2011 och Matthew Air Nusantara den 20 september 2011. DGCA har emellertid inte lämnat handlingar som styrker att säkerhetstillsynen av dessa lufttrafikföretag garanteras i enlighet med internationella säkerhetsnormer och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det att dessa lufttrafikföretag bör föras in i bilaga A.
- (23) Kommissionen noterade att Indonesiens behöriga myndigheter fortsätter att göra framsteg och uppmuntrar dem att fortsätta det sunda arbetet med att upprätta en civil luftfartstillsyn som är helt förenlig med internationella säkerhetsnormer, och kommer att se över fallet inför flygsäkerhetskommitténs nästa möte.

Lufttrafikföretag från Libyen

- (24) I oktober 2010 inledde kommissionen diskussioner med Libyens behöriga myndigheter (LCAA) mot bakgrund av den dödsolycka som inträffade den 13 maj 2010 med en Airbus A330 som flögs för Afriqiyah Airways och mot bakgrund av de verifierade bevisen på säkerhetsbrister som enligt Safaprogrammet konstaterats avseende Afriqiyah Airways ⁽²⁾ och United Aviation ⁽³⁾. Diskussionerna avbröts av det libyska inbördeskriget.
- (25) Samråden återupptogs i oktober 2011 och LCAA uppgav att de hade dragit in samtliga libyska drifttillstånd och skulle genomföra en omcertifieringsprocess innan de upphävde indragningen av drifttillstånden. Under de granskningar som ingår i omcertifieringsprocessen konstaterade LCAA betydande säkerhetsbrister hos Afriqiyah Airways, framför allt bristande pilotutbildning, underbemanning inom underhållspersonalen och otillräcklig underhållsutrustning. Kort efter granskningen utfärdade dock LCAA drifttillstånd för Afriqiyah Airways.
- (26) Den 22 februari 2012 höll kommissionen, Easa och flera ledamöter i flygsäkerhetskommittén ytterligare samråd med LCAA, Afriqiyah Airways, Libyan Airlines och Global Aviation. LCAA har dock inte lämnat in den information som hittills begärts, i synnerhet förteckningen över samtliga lufttrafikföretag som är registrerade i Libyen, samtliga respektive drifttillstånd och tillhörande driftspecifikationer, de granskningsrapporter som upprättats innan indragningarna upphävdes samt handlingar som styrker att de brister som konstaterats under granskningarna åtgärdats på ett tillfredsställande sätt. Myndigheterna uppgav också att det uppstått svårigheter i utredningarna av Afriqiyah Airways olycka och att dessa hittills inte lett till några slutsatser.

⁽¹⁾ Skälen 65–69 i förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006, EUT L 84, 23.3.2006, s. 18.

⁽²⁾ DGAC/F-2010-1761; CAA-NL-2010-68 CAA-NL-2010-210 LBA/D-2010-656 DGAC/F-2010-850; ENAC-IT-2010-400 DGAC/F-2010-2060; DGAC/F-2010-1571; DGAC/F-2010-498.

⁽³⁾ LBA/D-2010-1258 DGAC/F-2010-841.

- (27) Libyens transportminister, LCAA, Afriqiyah Airways och Libyan Airlines presenterade sina synpunkter för flygsäkerhetskommittén den 20 mars 2012. Transportministern erkände att det libyska flygsäkerhetssystemet inte uppfyller Icaos normer. Han lade fram planer som syftar till att avhjälpa situationen inom ramen för ett treårigt program, där man tar hjälp av extern flygsäkerhetsexpertis.
- (28) Transportministern meddelade under flygsäkerhetskommitténs möte, vilket bekräftades skriftligen av LCAA den 22 mars 2012, att libyska lufttrafikföretag på grund av de säkerhetsbrister i Libyens tillsynssystem som konstaterats inte kommer att ha tillstånd att flyga till Europeiska unionen, Norge, Island och Schweiz åtminstone fram till den 22 november 2012 och att deras drifttillstånd kommer att ändras så att dessa restriktioner framgår av drifttillståndet. Han meddelade vidare att en kommitté hade bildats i syfte att driva återuppbyggnaden av det libyska flygsäkerhetssystemet. Han meddelade att Libyens behöriga myndigheter kommer att samarbeta nära med kommissionen och lämna regelbundna uppdateringar som styrker att arbetet går framåt.
- (29) Kommittén noterade de libyska myndigheternas beslutsamhet och begärde att LCAA senast den 20 april 2012 skulle lämna en plan med avhjälpande åtgärder till kommissionen. Planen skulle fullt tillmötesgå alla begäranden om dittills utebliven information och innehålla särskilda insatser för att åtgärda bristerna i tillsynssystemet och måldatum för insatserna.
- (30) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén erkände de särskilda svårigheterna i Libyen efter konflikten och noterade transportministerns fasta beslutsamhet att få tillstånd en återuppbyggnadsprocess. Kommissionen uppmuntrar LCAA att fortsätta sin öppna och konstruktiva dialog med kommissionen sedan konfliktens slut. Om LCAA inte skulle klara att verkställa de restriktioner de meddelat, tvingas kommissionen emellertid att vidta omedelbara säkerhetsåtgärder i enlighet med artikel 5.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005.
- (31) Flygsäkerhetssituationen i Libyen kommer att granskas av flygsäkerhetskommittén vid dess planerade möte i november 2012. Då kommer man att bedöma i vilken mån de åtgärder som vidtagits av Libyens behöriga myndigheter är verkningsfulla.

Lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien

- (32) Lufttrafikföretag med drifttillstånd i Mauretanien har ingått i bilaga A sedan november 2010⁽¹⁾. De behöriga myndigheterna i Mauretanien (ANAC) meddelade att de

utfärdat ett nytt drifttillstånd för lufttrafikföretaget Mauritania Airlines, dock utan att visa att tillsynen av detta lufttrafikföretag fullt ut överensstämmer med gällande internationella säkerhetsnormer. Lufttrafikföretagets drifttillstånd utfärdades den 8 maj 2011 utan att några handlingar lades fram som styrker att de många brister som konstaterats vid det ursprungliga godkännandet av lufttrafikföretaget (skrivbordsgranskning av drift- och underhållsförfaranden i april 2011 och en granskning på plats den 3–5 maj 2011) hade åtgärdats på ett verkningsfullt sätt innan drifttillståndet utfärdades. Drifttillstånd utfärdades också utan att man först försäkrade sig om att operatören hade rätt godkännanden för att fortgående garantera luftvärdighet och underhåll. Vidare lämnades inga handlingar som styrker att lufttrafikföretaget omfattas av kontinuerlig tillsyn i enlighet med internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att detta lufttrafikföretag också bör införas i bilaga A.

- (33) ANAC informerad också om att Mauritania Airways drifttillstånd löpte ut den 15 december 2010 och inte hade förnyats eftersom lufttrafikföretaget upphört med sin verksamhet. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att detta lufttrafikföretag bör strykas från bilaga A.
- (34) Mauretanien informerade om att kraftfulla åtgärder har vidtagits för att få tillstånd positiva förändringar i säkerhetstillsynen, däribland en ändring av den civila luftfartslagstiftningen så att den överensstämmer med Chicagokonventionens bilagor och ändringar i ANAC:s förvaltning, struktur och personal. Förfarandena för godkännande och kontinuerlig tillsyn av lufttrafikföretag har också uppdaterats och kommer att bli tillämpliga inom den närmaste framtiden.
- (35) Icao konstaterar att Mauretanien har arbete kvar innan man åtgärdat alla brister, men menade att Mauretanien bör lyckönskas till den fasta beslutsamhet att avhjälpa säkerhetsbristerna som framstod tydligt under granskningen 2008. Landet har regelbundet tillhandahållit uppdateringar av sin plan med avhjälpande åtgärder och betydande framsteg rapporteras. Icaos samordnade valideringsbesök som planeras till maj 2012 kommer att vara ett viktigt led i valideringen av framstegen.
- (36) Kommissionen välkomnar de framsteg som rapporterats av Mauretaniens behöriga myndigheter när det gäller att rätta till de brister som konstaterats av Icao och uppmuntrar myndigheterna att fortsätta sina insatser med beslutsamhet och i vederbörligt samarbete med Icao. Flygsäkerhetskommittén kommer att göra en ny bedömning av situationen på grundval av resultaten av Icaos samordnade valideringsbesök.

⁽¹⁾ Skälen 43–51 i förordning (EU) nr 1071/2010 av den 22 november 2010, EUT L 306, 23.11.2010, s. 49.

Pakistan International Airways

- (37) Kommissionen har fortsatt samråden med Pakistans behöriga myndigheter (PCAA) och Pakistan International Airways (PIA), och sammanträdde med dem den 20 februari 2012 för att granska vilka framsteg som gjorts när det gäller att vidta de åtgärder som beskrivs i deras handlingsplan med avhjälpande åtgärder.
- (38) PCAA rapporterade och lade fram handlingar som styrker att de ökat tillsynsnivån vad gäller PIA, att de vidtagit regleringsåtgärder genom att dra in vissa underhållslicenser och att de hade begärt betydande ändringar av PIA:s kvalitetsförvaltningssystem. De rapporterade om det tillfredsställande resultatet av Icaos kontroll i juni 2011 och förklarade sina planer på att anta ny lagstiftning som innehåller Easas del 145-regler.
- (39) PIA rapporterade att de åtgärder som anges i deras handlingsplan nu fullgjorts, förutom de omfattande kontrollerna av fyra luftfartyg som för närvarande undergår underhåll. De bekräftade att ett omfattande utbildningsprogram pågår för tillfället och att det kommer att fortsätta.
- (40) Easa informerade flygsäkerhetskommittén om att Safas konstateranden efter inspektioner av PIA:s luftfartyg lett till att förfarandet för upphävande av Easas del 145-godkännande av underhållsorganisation inleddes den 11 november 2011. Easa noterade visserligen att PIA:s plan med avhjälpande åtgärder verkade ha ringat in de relevanta säkerhetsproblemen, men man kunde inte lita på att PCAA på ett verkställbart sätt kommer att övervaka PIA:s underhållsprestanda och Easa hade inget val annat än att dra in Easas del 145-godkännande den 6 mars 2012.
- (41) Kommissionen noterade de framsteg som gjorts både från PCAA:s och PIA:s sida när det gäller att åtgärda de konstaterade säkerhetsbristerna, men betonade att om en betydande händelse som ger upphov till nya farhågor inträffar måste åtgärder för att motverka säkerhetsrisken vidtas. Medlemsstaterna kommer därför att genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda, i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 351/2008 av den 16 april 2008 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG avseende prioritering av rampinspektioner för luftfartyg som använder flygplatser i gemenskapen ⁽¹⁾.

Lufttrafikföretag från Republiken Filippinerna

- (42) Lufttrafikföretag med godkännande i Filippinerna har ingått i bilaga A sedan den 31 mars 2010 ⁽²⁾. Filippinernas behöriga myndigheter (CAAP) har informerat om att nya

drifttillstånd utfärdats till lufttrafikföretagen Aero Equipment Aviation Inc, AirAsia Philippines Certeza Infosys Corp., Mid-Sea Express, Southern Air Flight Services, NorthSky Air Inc. och Island Helicopter Services. CAAP har inte svarat på kommissionens förfrågningar om information på lämpligt sätt, då de inte meddelat dessa lufttrafikföretags drifttillstånd tillsammans med fullständiga driftspecifikationer. CAAP har inte heller kunnat visa att godkännandet och den kontinuerliga tillsynen av dessa lufttrafikföretag är helt förenliga med tillämpliga internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag bör införas i bilaga A.

- (43) Flera olyckor med dödlig utgång har rapporterats involvera lufttrafikföretag som är godkända i Filippinerna sedan det förra mötet i flygsäkerhetskommittén. Den 10 december 2011 kraschade ett luftfartyg av typen Beechcraft 65-80 med registreringsnummer RP-C824 som flögs av Aviation Technology Innovator. Luftfartyget störtade över Felixberto Serranos Elementary School nära Manila. Olyckan ledde till att luftfartyget totalförstördes och minst 14 personer omkom. CAAP svarade inte på kommissionens begäran om information om de preliminära resultaten av olycksutredningen. CAAP rapporterade endast att drifttillståndet hade "avaktiverats/återlämnats", utan att uppge sedan när eller överlämna tillhörande styrkande handlingar. En annan olycka med dödlig utgång skedde den 4 mars 2012. Olyckan involverade ett luftfartyg av typen Cessna 172S med registreringsnummer RP-C209 som flögs av Avia Tours. Olyckan ledde till att luftfartyget totalförstördes och två personer omkom. CAAP lämnade visserligen preliminär information om olyckan, men drifttillståndets giltighet kunde inte bekräftas då den preliminära olycksrapporten anger att drifttillståndet är giltigt till den 14 augusti 2012, medan det av den information som CAAP lämnat framgår att drifttillståndet löpte ut den 14 februari 2012.
- (44) CAAP meddelade att flera operatörer har ett "inaktivt/återlämnat" drifttillstånd eller har omcertifierats enligt PCAR del-11 för att användas för bruksflyg. CAAP kunde dock inte lägga fram handlingar som styrker att de motsvarande drifttillstånden har återkallats och bevis för att dessa operatörer inte längre deltar i kommersiella lufttransporter. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa operatörer även fortsättningsvis ska ingå i bilaga A.

- (45) Föreanta staternas federala luftfartsmyndighet (FAA) utförde i januari 2012 en enveckas teknisk granskning i Filippinerna i syfte att bedöma CAAP:s framsteg mot efterlevnad av de internationella säkerhetsnormerna. CAAP lämnade inte någon utförlig information om resultaten av översynen. Inga förändringar har dock kunnat konstateras i FAA:s bedömning av Filippinerna som tillsvidare förblir i kategori 2, dvs. att de inte uppfyller de internationella säkerhetsnormerna.

⁽¹⁾ EUT L 109, 19.4.2008, s. 7.

⁽²⁾ Skäl 74–87 i förordning (EU) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 32.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (46) Kommissionen har aktivt fortsatt samråden de ryska behöriga myndigheterna (Federal Air Transport Agency, FATA) efter det möte i flygsäkerhetskommittén som hölls i november 2011 ⁽¹⁾ där FATA informerade om och lämnade handlingar som styrker att de flygningar som utförs av lufttrafikföretagen Aviastar-TU, UTair-Cargo, Tatarstan Airlines, Daghestan Airlines, Yakutia och Vim Avia (Vim Airlines) helt eller delvis belagts med restriktioner. Syftet med samråden är att följa upp utvecklingen.
- (47) Den 19 december 2011 och den 21 februari 2012 hölls samrådsmöten i Bryssel mellan FATA och kommissionen, Easa och vissa ledamöter av flygsäkerhetskommittén. Då FATA bedömde resultaten från inspektionerna avseende följande lufttrafikföretag som tillfredsställande, informerade man om sin avsikt att häva restriktionerna för en del av deras flottor: Tatarstan Airlines (luftfartyg av typen Boeing B737-500, B737-400, B737-300, Tupolev 154M och Yakovlev Yak-42), Aviastar-TU (luftfartyg av typen Tupolev Tu-204) och Yakutia (luftfartyg av typen Boeing B757-200, B737-300 och B737-800).
- (48) FATA kunde också styrka ytterligare verkställighetsåtgärder. Drifttillståndet för Daghestan Airlines hade återkallats den 19 december 2011 till följd av farhågor som väckts efter den granskning som gjorts av lufttrafikföretaget. FATA upplyste också om att man begärt att UTair-Cargo skulle vidta ytterligare avhjälpande åtgärder innan restriktionerna för flottan kunde hävas.
- (49) För att säkerställa att FATA:s åtgärder leder till hållbara säkerhetsförbättringar kommer medlemsstaterna även fortsättningsvis att kontrollera att ryska lufttrafikföretag faktiskt efterlever nödvändiga säkerhetsnormer; man kommer att prioritera rampinspektioner på dessa lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008 och kan komma att vidta åtgärder mot bakgrund av dessa i syfte att se till att kraven verkställs. Kommissionen kommer att fortsätta att följa resultaten.

Vim Avia

- (50) FATA bekräftade att VIM AVIA:s hela flotta (åtta luftfartyg av typen Boeing B757-200) fortsätter att stå under driftrestriktioner som utesluter flygningar till EU (landning och överflygning) i avvaktan på att en plan med avhjälpande åtgärder genomförs fullt ut.
- (51) Vid ovannämnda möte den 21 februari 2012 presenterade Vim Avia säkerhetsinvesteringar, särskilt vad gäller utbildning, men kunde inte visa att man lyckats införa ett

fungerande säkerhetsstyrningssystem. Lufttrafikföretaget kunde ännu inte visa att investeringarna var driftsklara och verkningsfulla.

- (52) FATA informerade om att operatören väntades ha fullföljt alla korrigerande och avhjälpande åtgärder den 1 april 2012. FATA uppgav att man därefter kommer att inspektera lufttrafikföretaget för att kontrollera om alla brister har åtgärdats på ett verkningsfullt sätt, i syfte att besluta om man ska häva den nuvarande restriktionerna. FATA samtyckte till att tillhandahålla kommissionen framstegsrapporterna om lufttrafikföretagets genomförande av de korrigerande åtgärderna och resultaten av de därpå följande inspektionerna.
- (53) Mot bakgrund av ovanstående och med beaktande av de faktiska verkställighetsåtgärder som Rysslands behöriga myndigheter vidtagit verkar det vara för tidigt att göra en ny bedömning av lufttrafikföretagets situation. Kommissionen kommer att granska Vim Avias situation i ett kommande möte i flygsäkerhetskommittén, på grundval av de rapporter som lämnas av Rysslands behöriga myndigheter och på deras beslut i fråga om förlängningen av de nuvarande restriktionerna.

Lufttrafikföretag från Venezuela**Conviasa**

- (54) Det finns bevis för en lång rad allvarliga säkerhetsbrister hos lufttrafikföretaget Conviasa, som är godkänt i Venezuela. Bristerna konstaterades av behöriga myndigheter i Spanien vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ⁽²⁾. Conviasa har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbristerna. Conviasa svarade varken inom utsatt tid eller på lämpligt sätt på alla de brister som anmälts av Spaniens civila luftfartsmyndighet. De upprepade underlåtelseerna att uppfylla normerna tyder på systematiska säkerhetsbrister på området drift och underhåll.
- (55) Conviasa har haft flera olyckor, däribland två med dödlig utgång. Den ena involverade ett luftfartyg av typen ATR42 med registreringsnummer YV-1010 den 13 december 2010 och den andra ett luftfartyg av typen Boeing B737-200 med registreringsnummer YV-102T den 30 augusti 2008. Venezuelas behöriga myndigheter har inte meddelat kommissionen resultaten av utredningarna om orsaken till olyckorna och kommissionen känner inte heller till om det utfärdats några rekommendationer för att förhindra ytterligare olyckor.

⁽¹⁾ Skälen 36–49 i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1197/2011 av den 21 november 2011, EUT L 303, 27.11.2011, s. 19.

⁽²⁾ Rapport nr AESA-E-2011-234, -326, -412, -553, -663, -715, -832, -895 och AESA-E-2012-1.

- (56) Mot bakgrund av ovan nämnda brister inledde kommissionen i augusti 2011 samråd med Venezuelas behöriga myndigheter och uttryckte allvarliga tvivel om huruvida Conviasas drift kan anses vara säker; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna respektive lufttrafikföretaget vidtagit för att åtgärda bristerna.
- (57) Myndigheterna har inte inom utsatt tid svarat på lämpligt sätt på kommissionens förfrågningar rörande säkerhetstillsynen av Conviasa, då den begärda informationen aldrig lämnades in. Det rör sig i synnerhet om information om olycksutredningens framskridande, rekommendationer som följer av utredningarna, åtgärder som vidtagits med avseende på de eventuella olycksorsakerna och lufttrafikföretagets driftspecifikationer, krav och restriktioner som åtföljer drifttillståndet.
- (58) Conviasa och Venezuelas behöriga myndigheter presenterade sina synpunkter vid flygsäkerhetskommitténs möte den 21 mars 2012. Lufttrafikföretaget uppger att det har vidtagit åtgärder för att förstärka de interna kontrollerna, utbildningen och genomförandet av ett säkerhetsstyrningssystem. Ytterligare åtgärder övervägs inför framtiden. Det uppger att det har reagerat på samtliga brister som konstaterats vid rampinspektioner. Kommittén noterade att det pågick ett omfattande samarbete mellan lufttrafikföretaget och Spaniens behöriga myndigheter. Lufttrafikföretaget kunde dock inte förklara de upprepade konstaterandena av bristande normuppfyllelse av liknande art vid senare inspektioner. Lufttrafikföretaget kunde inte heller lämna någon information om orsakerna till de ovannämnda dödsolyckorna eller om åtgärder som vidtagits för att förhindra att de upprepas. Lufttrafikföretaget kunde inte presentera grundläggande information om sin flotta och kunde inte tillhandahålla driftspecifikationer, krav och restriktioner som åtföljer drifttillståndet.
- (59) Mot bakgrund av ovanstående och på grundval av de gemensamma kriterierna anses det att Conviasa inte uppfyller de relevanta säkerhetsnormerna och därför bör tas med i bilaga A.
- Línea Turística Aerotuy*
- (60) Det finns bevis för säkerhetsbrister hos lufttrafikföretaget Línea Turística Aerotuy, som är godkänt i Venezuela. Bristerna upptäcktes av Frankrike i samband med rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet ⁽¹⁾.
- (61) Línea Turística Aerotuy har haft flera olyckor, däribland en med dödlig utgång. Olyckan skedde den 17 april 2009 och involverade ett luftfartyg av typen Cessna 208B med registreringsnummer YV-1181
- (62) Mot bakgrund av ovan nämnda brister inledde kommissionen i augusti 2011 samråd med Venezuelas behöriga myndigheter och uttryckte allvarliga tvivel om huruvida Línea Turística Aerotuy:s drift kan anses vara säker; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna respektive lufttrafikföretaget vidtagit för att åtgärda bristerna. Myndigheterna svarade inte på lämpligt sätt inom utsatt tid.
- (63) Línea Turística Aerotuy och Venezuelas behöriga myndigheter presenterade sina synpunkter vid flygsäkerhetskommitténs möte den 21 mars 2012. Synpunkterna åtföljdes av skriftlig information. Lufttrafikföretaget lämnade in sitt drifttillstånd tillsammans med de fullständiga driftspecifikationer som åtföljer detta. Lufttrafikföretaget uppger att det hade vidtagit åtgärder för att avhjälpa de brister som konstaterats vid rampinspektioner, och att åtgärderna hade varit till de behöriga franska myndigheternas tillfredsställelse; handlingar som styrkte detta överlämnades. Lufttrafikföretaget kunde lämna de begärda förtydligandena om den dödsolycka som nämns ovan, och de behöriga myndigheterna överlämnade olycksrapporten åtföljd av slutsatser och rekommendationer. Venezuelas behöriga myndigheter uppger också att rekommendationerna från olycksutredningsrapporten tillsammans med resultaten från rampinspektionerna vederbörligen hade beaktats i tillsynen av lufttrafikföretaget.
- (64) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterar lufttrafikföretagets respons och dess öppenhet om åtgärdandet av de konstaterade säkerhetsbristerna. Medlemsstaterna kommer dock att fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretaget uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008 och kan således komma att vidta åtgärder för att säkerställa att kraven verkställs.
- Estelar Latinoamérica*
- (65) Det finns bevis för säkerhetsbrister hos lufttrafikföretaget Estelar Latinoamérica, som är godkänt i Venezuela. Bristerna upptäcktes av Frankrike i samband med rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet ⁽²⁾.
- (66) Mot bakgrund av dessa brister inledde kommissionen i augusti 2011 samråd med Venezuelas behöriga myndigheter och uttryckte allvarliga tvivel om huruvida Estelar LatinAmericas drift kan anses vara säker; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna respektive lufttrafikföretaget vidtagit för att åtgärda bristerna. Myndigheterna svarade inte på lämpligt sätt inom utsatt tid.

⁽¹⁾ Rapport nr DGAC/F-2011-663, -972, -1159, -2385, -2636.

⁽²⁾ Rapport nr DGAC/F-2011-632, -990, -1636, -1863, -2332.

(67) Estelar Latinoamerica och Venezuelas behöriga myndigheter presenterade sina synpunkter vid flygsäkerhetskommitténs möte den 21 mars 2012. Synpunkterna åtföljdes av skriftlig information. Lufttrafikföretaget lämnade in sitt drifttillstånd tillsammans med fullständiga driftspecifikationer. Lufttrafikföretaget uppgav att det hade vidtagit åtgärder för att avhjälpa de brister som konstaterats vid rampinspektioner, och att åtgärderna hade varit till de behöriga franska myndigheternas tillfredsställelse; handlingar som styrkte detta överlämnades. De behöriga myndigheterna påpekade att de garanterar att resultaten av rampinspektionerna vederbörligen beaktas vid tillsynen av lufttrafikföretaget.

(68) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterar lufttrafikföretagets respons och dess öppenhet om åtgärdandet av de konstaterade säkerhetsbristerna. Medlemsstaterna kommer dock att fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretaget uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008 och kan således komma att vidta åtgärder för att säkerställa att kraven verkställs.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

(69) Det har hittills inte inkommit några uppgifter till kommissionen som skulle kunna bekräfta att övriga lufttrafik-

företag som den 21 november 2011 var upptagna i gemenskapsförteckningen eller de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa lufttrafikföretag skulle ha vidtagit lämpliga korrigerande åtgärder. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag även i fortsättningen ska beläggas med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).

(70) 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 offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

Utfärdad i Bryssel den 3 april 2012.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Siim KALLAS
Vice ordförande

BILAGA A

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A."CONVIASA"	VCV-DB-10	VCV	Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänt	VRB	Republiken Rwanda
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Islamiska republiken Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Okänt	PIR	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som införts i bilaga B, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Okänd	Republiken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänt	Republiken Angola
DIXIM	007	Okänd	Republiken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Okänd	Republiken Angola

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänt	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			Demokratiska republiken Kongo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat		
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	CAA	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	FIL	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
JET CONGO AIRWAYS	Okänt	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Okänd	Demokratiska (RDC)	republiken	Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänt	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia och Metro Batavia, inklusive			Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänd	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänd	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänd	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänd	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänd	Republiken Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Okänd	Republiken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Okänd	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänd	Republiken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Okänd	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänd	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänd	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänd	Republiken Indonesien
SURYA AIR	135-046	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänd	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänd	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiken Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	36	AZZ	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
DAMES	20	DAM	Republiken Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiken Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN AIRLINE	Okänt	KGA	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republiken Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter			Liberia
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Islamiska republiken Mauretaniens tillsynsmyndigheter, inklusive			Islamiska Republiken Mauretanien
MAURITANIA AIRLINES (MAURITANIA AIRLINES INTERNATIONAL)	001/2011/DG/ANAC	MAI	Islamiska Republiken Mauretanien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Moçambique
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republiken Moçambique

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 år 2010	MXE	Republiken Moçambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 år 2010	Okänd	Republiken Moçambique
HELICOPTEROS CAPITAL	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
CFA MOZAMBIQUE	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
SAFARI AIR	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 år 2010	Okänd	Republiken Moçambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 år 2010	Okänd	Republiken Moçambique
CFM-TTA SA	07 år 2010	Okänd	Republiken Moçambique
AERO-SERVICOS SARL	08 år 2010	Okänd	Republiken Moçambique
VR CROPSPRAYERS LDA	06 år 2010	Okänd	Republiken Moçambique
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
AEROMAJESTIC	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR ASIA PHILIPPINES		Okänd	Republiken Filippinerna
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiken Filippinerna
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Okänd	Republiken Filippinerna
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Okänd	Republiken Filippinerna
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Okänd	Republiken Filippinerna
BEACON	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Okänd	Republiken Filippinerna
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Okänd	Republiken Filippinerna
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republiken Filippinerna
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Okänd	Republiken Filippinerna
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Okänd	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
CM AERO SERVICES	20110401	Okänd	Republiken Filippinerna
CORPORATE AIR	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Okänd	Republiken Filippinerna
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Okänd	Republiken Filippinerna
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Okänd	Republiken Filippinerna
HUMA CORPORATION	2009014	Okänd	Republiken Filippinerna
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Okänd	Republiken Filippinerna
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiken Filippinerna
ISLAND HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Okänd	Republiken Filippinerna
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Okänd	Republiken Filippinerna
MID-SEA EXPRESS		Okänd	Republiken Filippinerna
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Okänd	Republiken Filippinerna
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republiken Filippinerna
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Okänd	Republiken Filippinerna
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republiken Filippinerna
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Okänd	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Okänd	Republiken Filippinerna
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Republiken Filippinerna
WORLD AVIATION, CORP.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
YOKOTA AVIATION, INC.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
ZENITH AIR, INC.	2009012	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Republiken Filippinerna
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			São Tomé och Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé och Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé och Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Okänd	São Tomé och Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé och Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé och Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Okänd	São Tomé och Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänd	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	Okänd	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiken Sudan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Okänt	MJA	Republiken Sudan
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republiken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republiken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Okänd	Republiken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiken Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS	Okänt	SUD	Republiken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republiken Sudan
TARCO AIRLINES	056	Okänd	Republiken Sudan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndigheter, inklusive			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänt	SZL	Swaziland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAGA B

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom P-632, P-633	Demokratiska folkrepubliken Korea
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen Falcon 50, 2 luftfartyg av typen Falcon 900	Hela flottan förutom TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republiken Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen B-767; 4 luftfartyg av typen B-757; 10 luftfartyg av typen A319/320/321; 5 luftfartyg av typen Fokker 50	Hela flottan förutom P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Konungariket Nederländerna)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiken Ghana	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen DC8-63F	Hela flottan förutom 9G-TOP och 9G-RAC	Republiken Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen Boeing B-737-300, 2 luftfartyg av typen ATR 72-500, 1 luftfartyg av typen ATR 42-500, 1 luftfartyg av typen ATR 42-320 och 3 luftfartyg av typen DHC 6-300	Hela flottan förutom 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republiken Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan förutom LET 410 UVP	Hela flottan förutom D6-CAM (851336)	Komorererna

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnr (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200,	Hela flottan förutom TR-LHP	Republiken Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom 14 luftfartyg av typen A-300, 8 luftfartyg av typen A-310, 1 luftfartyg av typen B-737	Hela flottan förutom EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamiska republiken Iran
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Hashemitiska konungariket Jordanien	Hela flottan förutom 8 luftfartyg av typen Boeing B-737, 2 luftfartyg av typen Airbus A-310, 1 luftfartyg av typen Airbus A-320	Hela flottan förutom JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Hashemitiska konungariket Jordanien
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom 1 luftfartyg av typen Challenger CL-601, 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolags- kod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom 5 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiken Angola

(¹) Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.

(²) Air Astana får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.

(³) Gabon Airlines får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.

(⁴) Iran Air får trafikera Europeiska unionen med det specifika luftfartyget på de villkor som anges i skäl 69 i förordning (EU) nr 590/2010, EUT L 170, 6.7.2010, s. 15.