

KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 474/2006**2011/EØS/71/103**

av 22. mars 2006

om opprettelse av fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet(*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP
HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikkel 3, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005 (heretter kalt «grunnforordningen») fastsettes det framgangsmåter for opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet, samt for hvordan medlemsstatene under visse forhold kan vedta ekstraordinære tiltak for å innføre driftsforbud på eget territorium.
- 2) I samsvar med grunnforordningens artikkel 3 nr. 3 underrettet alle medlemsstater Kommisjonen om identiteten til de luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud på deres territorium, og de oppgav årsakene til forbudet samt alle andre relevante opplysninger.
- 3) Kommisjonen underrettet alle berørte luftfartsselskaper enten direkte eller, dersom det ikke var praktisk mulig, gjennom tilsynsmyndighetene, om de vesentlige fakta og årsaker som ville bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Fellesskapet.
- 4) Kommisjonen har i samsvar med artikkel 7 i grunnforordningen gitt luftfartsselskapene mulighet til å gjennomgå dokumentene framlagt av medlemsstatene,

framlegge skriftlige merknader og innen ti virkedager gi Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen en muntlig redegjørelse⁽²⁾.

- 5) De felles kriterier for å vurdere et driftsforbud av sikkerhetsgrunner på fellesskapsplan er fastsatt i vedlegget til grunnforordningen.

Air Bangladesh

- 6) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Air Bangladesh med hensyn til et bestemt luftfartøy i selskapets flåte. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Tyskland har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽³⁾.

- 7) Air Bangladesh svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Tysklands sivile luftfartsmyndighet om sikkerhetsaspektene ved selskapets drift, og viste mangel på åpenhet eller informasjon, noe som kom til uttrykk ved at brevet fra medlemsstaten ikke ble besvart. Til dags dato har Tyskland ikke hatt mulighet til å kontrollere om sikkerhetsmanglene er blitt utbedret.

- 8) Myndighetene i Bangladesh med ansvar for tilsynet med Air Bangladesh har ikke ført passende tilsyn med et bestemt luftfartøy som selskapet benytter, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen.

- 9) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at Air Bangladesh bør bli underlagt strenge driftsbegrensninger og oppføres i vedlegg B.

Air Koryo

- 10) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Air Koryo. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike og Tyskland har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽⁴⁾.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 145/2007 av 26. oktober 2007 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 19, 10.4.2008, s. 88.

⁽¹⁾ EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Opprettet ved artikkel 12 i rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart (EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4).

⁽³⁾ LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

⁽⁴⁾ DGAC/F 2000-210 Referansenummer for en annen SAFA-inspeksjon utført av Tyskland.

- 11) Air Koryos fortsatt manglende utbedring av mangler som Frankrike tidligere har påpekt, ble påvist under andre inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾.
- 12) Dokumenterte opplysninger om alvorlige hendelser fra Frankrike tyder på latente sikkerhetsmangler i systemet hos Air Koryo.
- 13) Air Koryo har vist manglende evne til å utbedre disse sikkerhetsmanglene.
- 14) Air Koryo svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Frankrikes sivile luftfartsmyndighet om sikkerhetsaspektene ved selskapets drift, og viste mangel på åpenhet eller informasjon, noe som kom til uttrykk ved manglende svar på en anmodning fra nevnte medlemsstat.
- 15) Planen for korrigerende tiltak som Air Koryo framla som svar på Frankrikes anmodning, var ikke egnet eller tilstrekkelig til å utbedre de påviste alvorlige sikkerhetsmanglene.
- 16) Myndighetene i Den demokratiske folkerepublikk Korea med ansvar for tilsynet med Air Koryo har ikke ført passende tilsyn med dette luftfartsselskapet, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen.
- 17) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Air Koryo ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene.

Ariana Afghan Airlines

- 18) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler ved bestemte luftfartøyer som drives av Ariana Afghan Airlines. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Tyskland har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽²⁾.
- 19) Ariana Afghan Airlines viste manglende evne til å utbedre disse sikkerhetsmanglene.
- 20) Ariana Afghan Airlines svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Tysklands sivile luftfartsmyndighet om sikkerhetsaspektene ved selskapets drift, og viste mangel på informasjon, noe som kom til uttrykk ved at brev fra medlemsstaten ikke ble tilstrekkelig besvart.

- 21) Vedkommende myndigheter i Afghanistan, der luftfartøylene som Ariana Afghan Airlines benytter, er registrert, har ikke ført tilstrekkelig passende tilsyn med luftfartøylene som selskapet benytter, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen.
- 22) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Ariana Afghan Airlines ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene for noen av sine luftfartøyer, med unntak av A310 med registreringsmerke F-GYYY, som er registrert i Frankrike og underlagt franske myndigheters tilsyn.

BGB Air

- 23) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos BGB Air. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Italia har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽³⁾.
- 24) BGB Air viste manglende evne eller vilje til å utbedre sikkerhetsmangler, noe som kom til uttrykk ved at selskapet leverte en egenvurdering med ICAO-standarder på grunnlag av en kontrolliste for utenlandske selskaper utarbeidet av Italia, som ikke var i samsvar med resultatene av etterfølgende SAFA-inspeksjoner.
- 25) BGB Air svarte ikke godt nok på en henvendelse fra Italias sivile luftfartsmyndighet om sikkerhetsaspektene ved selskapets drift, og viste mangel på åpenhet eller informasjon, noe som kom til uttrykk ved manglende svar på enkelte brev fra nevnte medlemsstat.

- 26) Det finnes ikke noe som beviser at BGB Air har gjennomført en egnet plan for korrigerende tiltak for å utbedre de alvorlige sikkerhetsmanglene som svar på anmodningen fra Italia.
- 27) Myndighetene i Kasakhstan med ansvar for tilsynet med BGB Air samarbeidet ikke fullt ut med Italias sivile luftfartsmyndighet da det oppstod tvil om sikkerheten ved driften av BGB Air, som er sertifisert i nevnte stat, noe som kom til uttrykk ved manglende svar på brev fra nevnte medlemsstat.

- 28) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at BGB Air ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene.

⁽¹⁾ DGAC/F-2000-895

⁽²⁾ LBA-D-2004-269

LBA-D-2004-341

LBA-D-2004-374

LBA-D-2004-597

⁽³⁾ ENAC-IT-2005-237

Buraq Air

- 29) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Buraq Air med hensyn til selskapets fraktvirksomhet. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Sverige og Nederland har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾.
- 30) Buraq Air svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Tysklands sivile luftfartsmyndighet om sikkerhetsaspektene ved selskapets fraktvirksomhet, og viste mangel på åpenhet eller informasjon, noe som kom til uttrykk ved at brev fra medlemsstaten ikke ble besvart.
- 31) Myndighetene i Libya med ansvar for tilsynet med Buraq Air har ikke ført passende tilsyn med luftfartsselskapets fraktvirksomhet, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen.
- 32) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at Buraq Air bør bli underlagt strenge driftsbegrensninger og oppføres i vedlegg B.

Air Service Comores

- 33) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Air Service Comores. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som medlemsstaten Frankrike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽²⁾.
- 34) Det finnes ikke noe som beviser at Air Service Comores har gjennomført en egnet plan for korrigerende tiltak for å utbedre de påpekte alvorlige sikkerhetsmanglene som svar på anmodningen fra Frankrike.
- 35) Myndighetene med ansvar for tilsynet med Air Service Comores har vist manglende evne til å utbedre sikkerhetsmangler.
- 36) Komorenes tilsynsmyndigheter samarbeidet ikke i rett tid med Frankrikes sivile luftfartsmyndighet da det oppstod tvil om sikkerheten ved driften av et luftfartsselskap som har fått lisens eller er sertifisert i den berørte staten.
- 37) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Air Service Comores ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene.

GST Aero Air Company

- 38) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos GST Aero Air Company. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Italia har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽³⁾.
- 39) GST Aero Air Company viste manglende evne eller vilje til å utbedre sikkerhetsmangler.
- 40) GST Aero Air Company svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Italias sivile luftfartsmyndighet om sikkerhetsaspektene ved selskapets drift, og viste manglende åpenhet eller informasjon, noe som kom til uttrykk ved manglende svar på brev fra nevnte medlemsstat.
- 41) Det finnes ikke noe som beviser at GST Aero Air Company har gjennomført en egnet plan for korrigerende tiltak for å utbedre de alvorlige sikkerhetsmanglene som svar på anmodningen fra Italia.
- 42) Myndighetene i Kasakhstan med ansvar for tilsynet med GST Aero Air Company samarbeidet ikke fullt ut med Italias sivile luftfartsmyndighet da det oppstod tvil om sikkerheten ved driften av et luftfartsselskap som har fått lisens eller er sertifisert i nevnte stat, noe som kom til uttrykk ved det begrensede svaret på Italias brev.
- 43) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at GST Aero Air Company ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene.

Phoenix Aviation

- 44) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Kirgisistan har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene med hensyn til Phoenix Aviation. Godkjenningssertifikatet for Phoenix Aviation er utstedt av Kirgisistan, men det er bevist at luftfartsselskapets hovedforetak er i De forente arabiske emirater (UAE), noe som er i strid med kravene i vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen. I en situasjonsrapport fra det amerikanske National Transportation Safety Board⁽⁴⁾ om en ulykke som involverte Kam Airs flyging 904, utført av Phoenix Aviation, er det oppgitt at Phoenix Aviation har sitt hovedkvarter i UAE.

⁽¹⁾ LfV-S-2004-2004-52

CAA-NL-2005-47

⁽²⁾ DGAC/F-2005-1222

⁽³⁾ ENAC-IT-2005-170

ENAC-IT-2005-370

⁽⁴⁾ Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board av 2. mars 2005, (NTSB ID:DCA05RA033).

45) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Phoenix Aviation ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene.

Phuket Airlines

46) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Phuket Airlines. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som medlemsstatene Det forente kongerike og Nederland har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾.

47) Phuket Airlines viste manglende evne til å utbedre disse sikkerhetsmanglene i rett tid og på egnet måte.

48) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Thailand samarbeidet ikke fullt ut med Nederlands sivile luftfartsmyndighet da det oppstod tvil om sikkerheten hos Phuket Airlines, som er sertifisert i nevnte stat, noe som kom til uttrykk ved manglende relevante svar på brev fra nevnte medlemsstat.

49) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Phuket Airlines ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene.

Reem Air

50) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Reem Air. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Nederland har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽²⁾.

51) Reem Airs fortsatt manglende utbedring av mangler ble bekreftet av Nederland under etterfølgende inspeksjoner på bakken av et bestemt luftfartøy utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽³⁾.

⁽¹⁾ CAA-UK-2005-40

CAA-UK-2005-41

CAA-UK-2005-42

CAA-UK-2005-46

CAA-UK-2005-47

CAA-UK-2005-48

CAA-NL-2005-49

CAA-NL-2005-51

CAA-NL-2005-54

CAA-NL-2005-55

CAA-NL-2005-56

⁽²⁾ CAA-NL-2005-119

CAA-NL-2005-122

CAA-NL-2005-128

CAA-NL-2005-171

CAA-NL-2005-176

CAA-NL-2005-177

CAA-NL-2005-191

CAA-NL-2005-195

CAA-NL-2005-196

⁽³⁾ CAA-NL-2005-230

CAA-NL-2005-234

CAA-NL-2005-235

52) Reem Air viste manglende evne eller vilje til å utbedre sikkerhetsmangler.

53) Reem Air svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Nederlands sivile luftfartsmyndighet om sikkerhetsaspektene ved selskapets drift, og viste manglende åpenhet eller informasjon, noe som kom til uttrykk ved manglende svar på brev fra nevnte medlemsstat.

54) Det finnes ikke noe som beviser at Reem Air har gjennomført en egnet plan for korrigerende tiltak for å utbedre de påpekte alvorlige sikkerhetsmanglene som svar på anmodningen fra Nederland.

55) Myndighetene i Kirgisistan med ansvar for tilsynet med Reem Air har ikke ført passende tilsyn med luftfartsselskapet, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen, noe som kommer til uttrykk ved at det fortsatt finnes alvorlige sikkerhetsmangler. Reem Airs opplysninger til Kommissjonen under høringen selskapet fikk innvilget, viser dessuten at selv om Reem Airs godkjenningssertifikat ble utstedt av Kirgisistan, er selskapets hovedforetak i De forente arabiske emirater (UAE), noe som er i strid med kravene i vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen.

56) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Reem Air ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene.

Silverback Cargo Freighters

57) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Silverback Cargo Freighters. Manglene er påvist ved en inspeksjon på bakken som Belgia har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽⁴⁾.

58) Silverback Cargo Freighters, som også vedlikeholder (A- og B-kontroller) sine egne luftfartøyer, svarte ikke godt nok på en henvendelse fra medlemsstatens sivile luftfartsmyndighet om sikkerhetsaspektene ved selskapets drift, og viste manglende åpenhet eller informasjon, noe som kom til uttrykk ved manglende relevant svar på anmodninger fra nevnte medlemsstat.

59) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Silverback Cargo Freighters ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene.

⁽⁴⁾ BCAA-2005-36

Luftfartsselskaper fra Den demokratiske republikk Kongo

- 60) Til tross for sin innsats har de sivile luftfartsmyndighetene i Den demokratiske republikk Kongo vedvarende vanskeligheter med å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene, slik det framgår av rapporten «ICAO-USOAP— Audit Summary Report of the Directorate of Civil Aviation of the Democratic Republic of Congo» (Kinshasa, 11.-18. juni 2001). Blant annet finnes det for tiden ikke noen ordning for sertifisering av luftfartsselskaper.
- 61) Tilsynsmyndighetene i Den demokratiske republikk Kongo har dermed vist manglende evne til å føre tilstrekkelig sikkerhetstilsyn.
- 62) Central Air Express pålegges driftsforbud på grunn av dokumenterte mangler med hensyn til internasjonale sikkerhetsstandarder og sitt manglende samarbeid med en medlemsstat.
- 63) Belgia⁽¹⁾ og Hwa Bora Airways (HBA) har gitt opplysninger som for HBAs del viser at manglene som tidligere ble påpekt av belgiske myndigheter, i vesentlig grad er utbedret med hensyn til bestemte luftfartøyer. Belgia har videre underrettet Kommissjonen om at den har til hensikt å utføre systematiske inspeksjoner på bakken av HBA. Dette luftfartsselskapet bør derfor få tillatelse til å fortsette sin nåværende virksomhet.
- 64) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Den demokratiske republikk Kongo, bør oppføres i vedlegg A, med unntak av Hwa Bora Airways, som bør oppføres i vedlegg B.

Luftfartsselskaper fra Ekvatorial-Guinea

- 65) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Ekvatorial-Guinea samarbeidet ikke fullt ut med Det forente kongerikes sivile luftfartsmyndighet da det oppstod tvil om sikkerheten ved driften av luftfartsselskaper som har fått lisens eller er sertifisert i den staten. Det forente kongerike skrev til generaldirektøren for sivil luftfart i Ekvatorial-Guinea 27. mars 2002⁽²⁾ og bad om ytterligere opplysninger om følgende punkter:
- Det er konstatert en betydelig økning i antall luftfartøyer som er registrert i Ekvatorial-Guinea, og det er grunn til å tro at det er myndigheten for registrering av luftfartøyer eller en lignende organisasjon som forvalter registeret.

- Flere luftfartsselskaper med godkjenningssertifikat (AOC) utstedt av Ekvatorial-Guinea, har ikke hovedforetak i Ekvatorial-Guinea.

Gjennom brevet ble dessuten generaldirektøren for sivil luftfart underrettet om at Det forente kongerike ikke lenger kan tillate ytterligere kommersiell trafikk til sitt territorium av luftfartsselskaper fra Ekvatorial-Guinea før Det forente kongerikes myndigheter er overbevist om at det føres tilstrekkelig tilsyn med luftfartsselskapene. Ekvatorial-Guinea svarte ikke på dette brevet.

- 66) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Ekvatorial-Guinea har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene, noe som særlig har kommet til uttrykk i revisjoner og tilknyttede planer for korrigerende tiltak utarbeidet innenfor rammen av ICAOs verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP). En slik USOAP-revisjon av Ekvatorial-Guinea ble gjennomført i mai 2001, og det framgikk av revisjonsrapporten⁽³⁾ at den sivile luftfartsmyndigheten på revisjonstidspunktet ikke kunne føre tilstrekkelig tilsyn med sine luftfartsselskaper og sikre at de drev i samsvar med ICAO-standardene. Revisjonsresultatene viste blant annet at
- det mangler en organisasjon som kan utøve tilsynsvirksomhet, og særlig mangler det spesialisert personale på områdene lisenser, drift av luftfartøyer og luftdyktighet,
 - det ikke er mulig å identifisere hvor mange luftfartøyer som er registrert eller hvor mange gyldige luftdyktighetsbeviser som er utstedt,
 - det ikke finnes et strukturert system for sertifisering av og tilsyn med luftfartsselskaper,
 - det ikke er vedtatt noen bestemmelser om luftfartsvirksomhet,
 - det ikke er ført tilsyn med godkjente selskaper,
 - det ikke er innført noen ordning slik at byråer for inspeksjon av luftdyktighet kan utføre sine grunnleggende oppgaver.

⁽¹⁾ SAFA-inspeksjon på bakken utført av belgiske myndigheter 11. mars 2006 i Brussel.

⁽²⁾ Brevveksling mellom det britiske transportdepartementet og generaldirektøren for sivil luftfart i Ekvatorial-Guinea om «Ekvatorial-Guineas register over luftfartøyer» (27. mars 2002).

⁽³⁾ ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14.-18. mai 2001).

Dessuten har Ekvatorial-Guineas generaldirektorat for sivil luftfart til dags dato aldri framlagt for ICAO en handlingsplan for å utbedre manglene som ble påvist under revisjonen⁽¹⁾, og revisjonen er derfor ennå ikke blitt fulgt opp.

- 67) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Ekvatorial-Guinea har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen. Visse innehavere av et godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) utstedt av Ekvatorial-Guinea, har ikke sitt hovedforetak i Ekvatorial-Guinea, noe som er i strid med kravene i vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen⁽²⁾.
- 68) Myndighetene i Ekvatorial-Guinea med ansvar for tilsynet med følgende luftfartsselskaper har vist manglende evne til å føre tilstrekkelig sikkerhetstilsyn med selskapene: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.
- 69) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Ekvatorial-Guinea, bør bli underlagt driftsforbud og oppføres i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Liberia

- 70) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos International Air Services, som er sertifisert i Liberia. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽³⁾.
- 71) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Liberia samarbeidet ikke fullt ut med Det forente kongerikes sivile luftfartsmyndighet da de ble underrettet om alvorlige sikkerhetsmangler påvist under en inspeksjon på bakken av et luftfartøy registrert i Liberia, utført av Det forente kongerikes sivile luftfartsmyndighet 5. mars 1996⁽⁴⁾. Det oppstod snart tvil om sikkerheten ved

driften av luftfartsselskaper som har fått lisens eller er sertifisert i Liberia, da Det forente kongerikes sivile luftfartsmyndighet 12. mars 1996 underrettet Liberias direktorat for sivil luftfart om at alle anmodninger om tillatelser for luftfartøyer registrert i Liberia til å drive kommersiell trafikk til Det forente kongerike, ville bli avslått inntil Liberias myndigheter kunne vise at de har innført en effektiv tilsynsordning som sikrer luftdyktigheten til luftfartøyer i det liberiske registeret. De liberiske myndighetene svarte aldri på dette. De liberiske myndighetene samarbeidet heller ikke fullt ut med Frankrikes sivile luftfartsmyndighet da de nektet å svare da nevnte medlemsstat reiste tvil om sikkerheten ved driften av et luftfartsselskap som har fått lisens eller er sertifisert i Liberia.

- 72) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Liberia har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene. Regjeringen i Liberia vedgikk selv i 1996⁽⁵⁾ at den på grunn av indre uroligheter var ute av stand til å opprettholde tilsynet med luftfartøyer registrert i Liberia. Selv om en omfattende fredsavtale ble undertegnet i 2003 og FN og den nasjonale overgangsregjeringen i Liberia sakte innfører tiltak for å bedre sikkerheten, er det usannsynlig at regjeringens evne til å forvalte registeret er blitt bedre siden 1996. På grunn av sikkerhetssituasjonen har ICAO ennå ikke gjennomført en USOAP-revisjon av Liberia.
- 73) Myndighetene i Liberia med ansvar for tilsynet med følgende luftfartsselskaper har vist manglende evne til å føre tilstrekkelig sikkerhetstilsyn med selskapene: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.
- 74) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Liberia, bør bli underlagt driftsforbud og oppføres i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Sierra Leone

- 75) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Air Universal Ltd. Manglene er påvist ved en inspeksjon på bakken som Sverige har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ ICAO-rådets arbeidsdokument C-WP/12471.

⁽²⁾ Brevveksling mellom det britiske transportdepartementet og ECAC om problemet med luftfartøysdokumentasjon fra ikke-godkjente selskaper (6. august 2003).

⁽³⁾ DGAC/F-2004 nr. 315, 316.

⁽⁴⁾ UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5. mars 1996 (referansenr. 223).

⁽⁵⁾ Brevveksling mellom Liberias transportdepartement og Det forente kongerikes generaldirektorat for sivil luftfart om «indre uroligheter som gjør det umulig å opprettholde tilsyn med luftfartøyer registrert i Liberia», 28. august 1996.

⁽⁶⁾ LfV-S-04-0037

- 76) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Sierra Leone samarbeidet ikke fullt ut med Sveriges sivile luftfartsmyndighet da det oppstod tvil om sikkerheten hos Air Universal Ltd, som er sertifisert i nevnte stat, noe som kom til uttrykk ved manglende svar på brev fra nevnte medlemsstat.
- 77) Driftstillatelsen eller den tekniske tillatelsen for ethvert luftfartsselskap som er underlagt Sierra Leones tilsyn, er tidligere blitt avslått eller tilbakekalt av Det forente kongerike.
- 78) Godkjenningssertifikatet for Air Universal Ltd er utstedt av Sierra Leone, men det er dokumentert at luftfartsselskapets hovedforetak er i Jordan, noe som er i strid med kravene i vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen.
- 79) Myndighetene i Sierra Leone med ansvar for tilsynet med Air Universal Ltd har ikke ført passende tilsyn med dette luftfartsselskapet, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen.
- 80) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Air Universal Ltd ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene.
- 81) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Sierra Leone. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som de tre medlemsstatene Det forente kongerike, Malta og Sverige har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾.
- 82) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Sierra Leone samarbeidet ikke fullt ut med Sveriges og Maltas sivile luftfartsmyndigheter da det oppstod tvil om sikkerheten hos Air Universal Ltd, som er sertifisert i nevnte stat, noe som kom til uttrykk ved manglende svar på brev fra nevnte medlemsstat.
- 83) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Sierra Leone har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen. Sierra Leone har ingen egnet ordning for å føre tilsyn med landets luftfartsselskaper eller luftfartøyer, og har verken tekniske muligheter eller ressurser til å påta seg en slik oppgave. Visse innehavere av et godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) utstedt av Sierra Leone, har ikke sitt hovedforetak i Sierra Leone, noe som er i strid med kravene i vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen.
- 84) Planen for korrigerende tiltak som Sierra Leone framla, anses som uegnet (eller utilstrekkelig) til å utbedre de påviste alvorlige sikkerhetsmanglene. Sierra Leones sivile luftfartsmyndighet har gitt et privat selskap, International Aviation Surveyors (IAS), i oppdrag å utføre visse tilsynsoppgaver på landets vegne. Avtalene som er inngått mellom de to partene i en programerklæring⁽²⁾, sikrer imidlertid ikke en tilstrekkelig tilsynsordning for luftfartøyene i Sierra Leones register. Særlig er følgende fastslått:
- Luftfartøyene/luftfartsselskapene som var omfattet av programerklæringen, var ikke basert i Sierra Leone, og IAS-personalet var ikke basert verken i Sierra Leone eller i det landet der luftfartsselskapene var basert.
 - IAS hadde tilsynelatende ingen håndhevingsmyndighet.
 - IAS fikk ansvaret for rutineinspeksjoner av de berørte luftfartsselskapene, men inspeksjonsvirksomhetens omfang var ikke fastsatt.
 - Programerklæringen gav IAS et kontraktsforhold til de berørte luftfartsselskapene.
 - Programerklæringen sikret tilsynelatende ikke en tilstrekkelig overvåking av flytrafikken.

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

⁽²⁾ Programerklæring mellom Sierra Leones direktorat for sivil luftfart og FAST International Aviation Surveyors om inspeksjon, overvåking og levering av tilsynstjenester til luftfartsselskaper utenfor regionen (IAS/SL DCA MOA 201101).

- 85) Myndighetene i Sierra Leone med ansvar for tilsynet med følgende luftfartsselskaper har vist manglende evne til å føre tilstrekkelig sikkerhetstilsyn med selskapene: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.
- 86) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Sierra Leone, bør bli underlagt driftsforbud og oppføres i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Swaziland

- 87) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Jet Africa, et luftfartsselskap som er sertifisert i Swaziland. Manglene er påvist ved en inspeksjon på bakken som Nederland har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾.
- 88) Jet Africa svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Nederlands sivile luftfartsmyndighet om sikkerhetsaspektene ved selskapets drift, og viste manglende åpenhet eller informasjon, noe som kom til uttrykk ved manglende svar på brev fra nevnte medlemsstat.
- 89) Det finnes ikke noe som beviser at det foreligger en plan for korrigerende tiltak utarbeidet av Jet Africa for å utbedre de alvorlige sikkerhetsmanglene som svar på anmodningen fra Nederland.
- 90) Myndighetene med ansvar for tilsynet i Swaziland har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene, noe som særlig kom til uttrykk i en USOAP-revisjon gjennomført i mars 1999. I revisjonsrapporten⁽²⁾ ble det fastslått at Swaziland på revisjonstidspunktet ikke på tilfredsstillende vis var i stand til å påta seg oppgaven med å føre sikkerhetstilsyn med landets luftfartsselskaper og luftfartøysregister. Det ble også bemerket at det ikke var mulig å fastslå det faktiske antallet luftfartøyer i registeret, ettersom registeret ikke ble behørig ajourført. Revisjonsgruppen kunne heller ikke avgjøre hvor mange personsertifikater utstedt av Swaziland som fremdeles var gyldige, ettersom registeret ikke ble ajourført. USOAP-revisjonen er ikke blitt fulgt opp, ettersom Swaziland ikke har underrettet ICAO om sine framskritt med hensyn til gjennomføringen av handlingsplanen for å utbedre manglene påpekt i revisjonen.

⁽¹⁾ CAA/NL-2004-98

⁽²⁾ ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland (Mbabane, 9.-12. mars 1999).

- 91) Myndighetene i Swaziland med ansvar for tilsynet med følgende luftfartsselskaper har vist manglende evne til å føre tilstrekkelig sikkerhetstilsyn med selskapene: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.
- 92) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Swaziland, bør bli underlagt driftsforbud og oppføres i vedlegg A.

Alminnelige betraktninger om luftfartsselskapene på listen

- 93) Ettersom det ikke vil utgjøre en fare for sikkerheten, kan samtlige ovennevnte luftfartsselskaper få tillatelse til å utøve trafikkrettigheter ved å leie et luftfartøy med besetning («wet-lease») fra et luftfartsselskap som ikke er underlagt driftsforbud, forutsatt at det oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder.
- 94) Fellesskapslisten må ajourføres regelmessig og så snart det er nødvendig for å ta hensyn til utviklingen av sikkerheten hos de berørte luftfartsselskapene og på grunnlag av nye opplysninger om iverksatte korrigerende tiltak.

Luftfartsselskaper som ikke står på listen

- 95) I lys av opplysningene fra Tuninter og tilsynsmyndighetene i Tunisia samt ytterligere bekreftelse fra Italia, anses det som bevist at luftfartsselskapet har utbedret sikkerhetsmanglene som de italienske myndighetene oppdaget ved to inspeksjoner på stedet.
- 96) På grunnlag av opplysningene fra Tyskland anses det at det ikke lenger finnes bevis på manglende evne eller vilje hos myndighetene i Tadsjikistan med ansvar for tilsynet med luftfartsselskaper sertifisert i nevnte stat.
- 97) På grunnlag av opplysningene fra Belgia som viser at manglene som førte til et nasjonalt forbud mot I.C.T.T.P.W. og South Airlines, er fullstendig utbedret, anses det at det ikke finnes bevis på noen vedvarende alvorlige sikkerhetsmangler hos nevnte selskaper.

- 98) På grunnlag av opplysningene fra Tyskland som viser at det bestemte luftfartøyet som førte til at Atlant Soyuz ble underlagt en driftsbegrensning, ikke lenger inngår i selskapets flåte, anses det at det ikke finnes bevis på noen vedvarende alvorlige sikkerhetsmangler hos selskapet.
- 99) På grunnlag av opplysningene som foreligger for øyeblikket, anses det at det ikke finnes bevis på sikkerhetsmangler som ikke er utbedret hos Air Mauritanie. Fagkunnskapen til myndighetene i Mauritania med ansvar for tilsynet med selskapet, bør imidlertid vurderes nærmere. Kommisjonen bør derfor, med bistand fra eventuelle berørte medlemsstater, innen to måneder foreta en vurdering av myndighetene i Mauritania med ansvar for tilsynet med selskapet og foretakene som selskapet har ansvar for.
- 100) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

Ved denne forordning opprettes fellesskapslisten omhandlet i grunnforordningens kapittel II over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utfærdiget i Brussel, 22. mars 2006.

Artikkel 2

Driftsforbud

1. Luftfartsselskapene oppført i vedlegg A er underlagt et fullstendig driftsforbud i Fellesskapet.
2. Luftfartsselskapene oppført i vedlegg B er underlagt driftsbegrensninger innenfor Fellesskapet. Driftsbegrensningene består av et forbud mot bruk av de bestemte luftfartøyene eller luftfartøytypene nevnt i vedlegg B.

Artikkel 3

Håndheving

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tiltak som de treffer i henhold til grunnforordningens artikkel 3 nr. 1 for på sitt territorium å håndheve driftsforbudene omfattet av fellesskapslisten overfor de luftfartsselskaper som er underlagt nevnte driftsforbud.

Artikkel 4

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den første dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

For Kommisjonen

Jacques BARROT

Visepresident

VEDLEGG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKAPER SOM ER UNDERLAGT ET FULLSTENDIG DRIFTSFORBUD I FELLESSKAPET⁽¹⁾

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
Air Koryo	Ukjent	KOR	Den demokratiske folkerepublikk Korea
Air Service Comores	Ukjent	Ukjent	Komorene
Ariana Afghan Airlines ⁽¹⁾	009	AFG	Afghanistan
BGB Air	AK-0194-04	Ukjent	Kasakhstan
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Kasakhstan
Phoenix Aviation	02	PHG	Kirgisistan
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Thailand
Reem Air	07	REK	Kirgisistan
Silverback Cargo Freighters	Ukjent	VRB	Rwanda
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Den demokratiske republikk Kongo, herunder	Ukjent	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Den demokratiske republikk Kongo
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIGLE AVIATION	Ministerens underskrift	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR BOYOMA	Ministerens underskrift	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR TROPIQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
ATO — Air Transport Office	Ukjent	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Den demokratiske republikk Kongo
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo

⁽¹⁾ Luftfartsselskaper oppført i vedlegg A kan få tillatelse til å utøve trafikkrettigheter ved å leie et luftfartøy med besetning («wet-lease») fra et luftfartsselskap som ikke er underlagt driftsforbud, forutsatt at det oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder.

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
BUTEMBO AIRLINES	Ministerens underskrift	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	Den demokratiske republikk Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
CHC STELAVIA	Ministerens underskrift	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
COMAIR	Ministerens underskrift	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
C0-ZA AIRWAYS	Ministerens underskrift	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
DAS AIRLINES	Ukjent	RKC	Den demokratiske republikk Kongo
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	Den demokratiske republikk Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/014/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/CM/014/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0403/TW/TK/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	Den demokratiske republikk Kongo
GOMA EXPRESS	Ministerens underskrift	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Ministerens underskrift	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	Ukjent	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	Ukjent	KNS	Den demokratiske republikk Kongo
KIVU AIR	Ministerens underskrift	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Ukjent	LCG	Den demokratiske republikk Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
MANGO MAT	Ministerens underskrift	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
RWABIKA «BUSHI EXPRESS»	Ukjent	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/KK//2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TRACEP	Ukjent	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Ekvatorial-Guinea, herunder	Ukjent	Ukjent	Ekvatorial-Guinea
Air Consul SA	Ukjent	RCS	Ekvatorial-Guinea
Avirex Guinee Equatoriale	Ukjent	AXG	Ekvatorial-Guinea
COAGE — Compagnie Aeree de Guinee Equatorial	Ukjent	COG	Ekvatorial-Guinea
Ecuato Guineana de Aviacion	Ukjent	ECV	Ekvatorial-Guinea
Ecuatorial Cargo	Ukjent	EQC	Ekvatorial-Guinea
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	Ukjent	GEA	Ekvatorial-Guinea
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	Ukjent	GET	Ekvatorial-Guinea
Jetline Inc.	Ukjent	JLE	Ekvatorial-Guinea
KNG Transavia Cargo	Ukjent	VCG	Ekvatorial-Guinea
Prompt Air GE SA	Ukjent	POM	Ekvatorial-Guinea
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	Ukjent	UTG	Ekvatorial-Guinea
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Liberia, herunder	Ukjent	Ukjent	Liberia
International Air Services	Ukjent	IAX	Liberia
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	Ukjent	TGR	Liberia
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	Ukjent	WTC	Liberia
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Sierra Leone, herunder	Ukjent	Ukjent	Sierra Leone
AEROLIFT, Co. Ltd	Ukjent	LFT	Sierra Leone
AFRIK AIR LINKS	Ukjent	AFK	Sierra Leone
AIR LEONE, Ltd	Ukjent	RLL	Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Ukjent	RUM	Sierra Leone
AIR SALONE, Ltd	Ukjent	RNE	Sierra Leone

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Ukjent	DTY	Sierra Leone
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	Ukjent	FIR	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ukjent	Ukjent	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Ukjent	PRR	Sierra Leone
STAR AIR, Ltd	Ukjent	SIM	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ukjent	Ukjent	Sierra Leone
WEST COAST AIRWAYS Ltd	Ukjent	WCA	Sierra Leone
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Swaziland, herunder	Ukjent	Ukjent	Swaziland
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	Ukjent	AIA	Swaziland
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	Ukjent	SZL	Swaziland
Jet Africa	Ukjent	OSW	Swaziland
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	Ukjent	NEY	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Ukjent	Ukjent	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Ukjent	SWX	Swaziland

(¹) Driftsforbudet for Ariana Afghan Airlines gjelder alle luftfartøyer som drives av nevnte luftfartsselskap, med unntak av følgende luftfartøy: A310 med registreringsmerke F-GYYY.

VEDLEGG B

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKAPER SOM ER UNDERLAGT DRIFTSBEGRENSNINGER I FELLESKAPET⁽¹⁾

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC)	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat	Type luftfartøy	Registreringsmerke og eventuelt serienummer	Registreringsstat
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Buraq Air	002/01	BRQ	Libya	IL-76	<ul style="list-style-type: none"> – UN-76007 (serienr. 0003426765) – 5^a-DNA (serienr. 0023439140) – 5A-DMQ (serienr. 73479392) – UN-76008 (serienr. 0033448404) 	Libya
Buraq Air	002/01	BRQ	Libya	Let L-410	5A-DMT (serienr. 871928)	Libya
HBA ⁽¹⁾	416/dac/tc/sec/087/2005	ALX	Den demokratiske republikk Kongo	Hele flåten med unntak av: L-101	Hele flåten med unntak av: 9Q-CHC (serienr. 193H-1206)	Den demokratiske republikk Kongo

⁽¹⁾ Hewa Bora Airways har bare tillatelse til å bruke det angitte luftfartøyet i sin nåværende virksomhet i Det europeiske fellesskap.

⁽¹⁾ Luftfartsselskaper oppført i vedlegg B kan få tillatelse til å utøve trafikkrettigheter ved å leie et luftfartøy med besetning («wet-lease») fra et luftfartsselskap som ikke er underlagt driftsforbud, forutsatt at det oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder.