KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 715/2008

av den 24 juli 2008

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

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

av följande skäl:

(1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättades en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 [2] över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen.

(2) En medlemsstat har begärt uppdatering av gemenskapsförteckningen i enlighet med artikel 4.2 i förordning (EG) nr 2111/2005 och artikel 2 i kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 [3] över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen.

(3) Vissa medlemsstater har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, lämnat information till kommissionen som är av betydelse för uppdateringen av gemenskapsförteckningen. Relevant information har även lämnats av olika tredjeländer. På grundval av detta bör gemenskapsförteckningen uppdateras

(4) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag, antingen direkt eller, om detta inte varit praktiskt möjligt, via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat de centrala fakta och skäl som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i gemenskapen eller beslut om att ändra villkoren i ett verksamhetsförbud för ett lufttrafikföretag som finns med i gemenskapsförteckningen.

(5) Kommissionen har gett lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter, och att inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den flygsäkerhetskommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart [4].

(6) Kommissionen, och i särskilda fall även vissa medlemsstater, har samrått med de myndigheter som ansvarar för tillsynen över de berörda lufttrafikföretagen.

(7) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

Mahan Air

(8) I enlighet med skäl 41 i kommissionens förordning (EG) nr 331/2008 och på inbjudan av lufttrafikföretaget Mahan Air gjorde en grupp europeiska experter ett faktainsamlingsbesök i Iran den 16–20 juni 2008 för att kontrollera lufttrafikföretagets genomförande av de avhjälpande åtgärder som syftar till att få bukt med det säkerhetsrisker som tidigare har konstaterats. Rapporten från besöket visar att lufttrafikföretaget gjort betydande framsteg sedan det togs upp i gemenskapens förteckning, och bekräftar att lufttrafikföretaget har genomfört de avhjälpande åtgärder som behövdes för att komma till rätta med de säkerhetsrisker som var upphov till verksamhetsförbudet.

(9) Av rapporten framgår också att vissa andra brister fortfarande kan påverka den fortsätta luftvärdigheten för delar av lufttrafikföretagets flotta, med undantag av de två luftfartyg av typen Airbus A-310 som är registrerade i Frankrike (F-OJHH och F-OJHI). Ett antal pågående åtgärder, såsom införandet av ny mjukvara, utnämningen av en ny teknisk chef och en ny kvalitetsansvarig, syftar till att förekomma att sådana missförhållanden uppstår på nytt i framtiden. Kommissionen noterade också lufttrafikföretagets avsikt att enbart trafikera gemenskapen med de två luftfartyg som är registrerade i Frankrike.

[1] EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.
[2] EUT L 84, 23.3.2006, s. 14. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 331/2008 (EUT L 102, 12.4.2008, s. 3).
[3] EUT L 84, 23.3.2006, s. 8.
[4] EUT L 373, 31.12.1991, s. 4. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 8/2008 (EUT L 10, 12.1.2008, s. 1).

(10) På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att Mahan Air har vidtagit de åtgärder som krävs för att uppfylla de gällande säkerhetsnormerna och därför bör företaget strykas från bilaga A. Kommissionen kommer att fortsätta att noggrant övervaka lufttrafikföretagets resultat. Medlemsstaterna kommer att genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg systematiskt 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 Gabon

(11) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos vissa lufttrafikföretag som godkänts i Gabon. ICAO genomförde en granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit) 2007 och rapporterade ett stort antal betydande brister när det gäller Gabons civila luftfartsmyndigheters förmåga att utöva tillsynsansvar för flygsäkerheten. Mer än 93 % av ICAO:s normer hade inte genomförts då ICAO:s granskning slutfördes.

(12) Det finns bevis för upprepade allvarliga säkerhetsbrister hos lufttrafikföretag som godkänts i Gabon och trafikerar gemenskapen. Bristerna konstaterades av behöriga myndigheter i Frankrike vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet [2].

(13) Förenade konungariket har underrättat kommissionen om att man, med beaktande av slutsatserna i ICAO:s granskningsrapport, vägrade att bevilja Gabon Airlines Cargo flotta verksamhetstillstånd den 4 april 2008 med beaktande av de gemensamma kriterierna, i enlighet med artikel 6.1 i förordning (EG) nr 2111/2005. Med beaktande av att ICAO betvivlar att Gabon har förmåga att utöva tillräcklig säkerhetstillsyn över de lufttrafikföretag som landet har godkänt, begärde Förenade konungariket den 7 april 2008 dessutom att kommissionen skulle uppdatera gemenskapsförteckningen i enlighet med artikel 4.2 i förordning (EG) nr 2111/2005 och artikel 6 i förordning (EG) nr 473/2006 i syfte att införa ett verksamhetsförbud för alla luftfartyg som har godkänts av de behöriga myndigheterna i Gabon.

(14) Med beaktande av ICAO-granskningens resultat och Förenade konungarikets begäran har kommissionen bett Gabons behöriga myndigheter om upplysningar beträffande vilka åtgärder som de har vidtagit för att avhjälpa de brister som ICAO och medlemsstater har konstaterat. De behöriga myndigheterna i Gabon reagerade omedelbart på dessa betänkligheter och åtog sig att vidta alla nödvändiga åtgärder för att så snart som möjligt genomföra tillämpliga ICAO-normer och se till att de efterlevs. De behöriga myndigheterna i Gabon överlämnade dessutom handlingar till kommissionen som styrker att en ny luftfartslag antogs i maj 2008 och att specifika driftsbestämmelser avseende luftvärdighet och drift utarbetats, och underrättade kommissionen om att man fattat beslut om att inrätta en oberoende luftfartsbyrå och att detta beslut skulle offentliggöras i juli 2008. Dessa viktiga åtgärder, vilka Gabon har vidtagit snabbt och effektivt, sörjer för ett helt nytt system för civil luftfart som kan vara genomfört i december 2008. De behöriga myndigheterna i Gabon har också underrättat kommissionen och flygsäkerhetskommittén att man från och med den 1 juli 2008 och ett år framåt har ingått ett avtal med ICAO om bistånd i samband med utformningen av landets nya tillsynssystem för den civila luftfarten.

(15) Gabon underrättade kommissionen om att för den mellanliggande tiden, dvs. innan den nya luftfartsbyrån blir fullt verksam och lufttrafikföretagen godkänns enligt den nya rättsliga och institutionella ramen, har en rad omedelbara åtgärder vidtagits: Gabon Airlines Cargos drifttillstånd (AOC) återkallades den 13 juni 2008; begränsningar har införts för verksamheten inom de lufttrafikföretag från Gabon som trafikerar gemenskapen genom att förbjuda dem från att använda luftfartyg som är registrerade utanför Gabon; det kommer att genomföras obligatoriska kontroller av alla luftfartyg som avgår från flygplatser i Gabon till gemenskapen, och luftfartyg som konstateras vara i otillräckligt skick ska beläggas med startförbud tills säkerhetsbristerna har åtgärdats.

(16) En granskning av drifttillstånden för luftfartygen Solenta Aviation Gabon, Sky Gabon, Nouvelle Air Affaires Gabon, SCD Aviation, Nationale et Régionale Transport, Air Services SA och Air Tourist (Allegiance) som kommissionen genomfört visar på problem när det gäller driftsspecifikationerna. Framför allt har företaget verksamhetstillstånd för hela världen, även om de behöriga myndigheterna i Gabon försäkrar att det är begränsat till Gabon och/eller underregionen. Dessutom verkar flygningarna

[1] EUT L 109, 19.4.2008, s. 7.
[2] DGAC/F-2007-1595, DGAC/F-2007-1950, DGAC/F-2007-2291, DGAC/F-2008-176, DGAC/F-2008-405, DGAC/F-2008-44.

vara begränsade till visuellflygreglerna (VFR), vilket är otillräckligt för säkra flygningar i Europa. De behöriga myndigheterna i Gabon har angett att de har för avsikt att snabbt klargöra situationen. I avvaktan på granskningen av säkerhetssituationen i Gabon vid flygsäkerhetskommitténs kommande möte och till följd av den nya certifieringen av dessa lufttrafikföretag i enlighet med ICAO:s normer anser kommissionen att de bör beläggas med verksamhetsförbud och införas i bilaga A på grundval av de gemensamma kriterierna.

(17) Mot bakgrund av resultatet av de rampinspektioner som utförts vid gemenskapens flygplatser inom ramen för Safa-programmet, och det åtagande som de behöriga myndigheterna i Gabon har gjort att anlita externa kontrollanter för att systematiskt utföra rampinspektioner före avgång för internationella flighter till gemenskapen, och Gabons regerings beslut att förbjuda alla sådana flygningar om säkerhetsbrister upptäcks, anser kommissionen att Gabons två återstående lufttrafikföretag, Gabon Airlines och Afrijet, bör tillåtas att trafikera gemenskapen, under förutsättning att trafiken är strikt begränsad till sin nuvarande nivå och till de luftfartyg som används för närvarande. På grundval av de gemensamma kriterierna bör de därför införas i bilaga B.

(18) Kommissionen kommer att fortsätta att noggrant övervaka dessa två lufttrafikföretags resultat. Medlemsstaterna kommer att genom att prioritera rampinspektioner på dessa lufttrafikföretags luftfartyg systematiskt kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008. Kommissionen avser att i samarbete med medlemsstaterna snabbt göra ett besök på plats för att verifiera att de meddelade åtgärderna genomförts på ett tillfredsställande sätt.

Lufttrafikföretag från Kirgizistan

(19) Myndigheterna i Kirgizistan har lämnat uppgifter till kommissionen som visar att de utfärdat drifttillstånd för följande lufttrafikföretag: Valor Air och Artik Avia. Eftersom de nämnda myndigheterna har uppvisat bristande förmåga att utöva lämplig tillsyn över de lufttrafikföretag som de har godkänt, bör dessa två företag också ingå i bilaga A.

(20) Myndigheterna i Kirgizistan har lämnat handlingar till kommissionen som styrker att drifttillståndet dragits in för följande lufttrafikföretag: Botir Avia, Intal Avia och Air Central Asia. Eftersom dessa lufttrafikföretag följaktligen upphört med sin verksamhet, bör de utgå ur bilaga A.

Cubana de Aviación SA

(21) I enlighet med skäl 24 i förordning (EG) nr 331/2008 underrättade Kubas behöriga myndigheter kommissionen den 19 juni 2008 om att E-GPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System) har installerats i lufttrafikföretaget Cubana de Aviacións luftfartyg av typen Ilyushin IL-62 med registreringsnummer CU-T1284 och CU-T1280. Luftfartyget av typen IL-62 med registreringsnummer CU-T1283 har tagits ur drift eftersom livslängden hade löpt ut. Kubas behöriga myndigheter underrättade dessutom kommissionen om att de hade kontrollerat att lufttrafikföretaget på ett effektivt sätt hade åtgärdat alla tidigare upptäckta säkerhetsbrister.

(22) Kommissionen har granskat dessa upplysningar och finner att åtgärderna har avhjälpt alla de säkerhetsbrister som tidigare konstaterats på de luftfartyg som Cubana de Aviación använder för att flyga till gemenskapen. Medlemsstaterna kommer att genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg systematiskt kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Iran Air

(23) Det finns bevis för att lufttrafikföretaget Iran National Airlines (nedan kalla Iran Air) inte uppfyller Chicagokonventionens särskilda säkerhetsföreskrifter när det trafikerar gemenskapen. Bristerna fastställdes av behöriga myndigheter i Österrike, Frankrike, Tyskland, Italien, Nederländerna, Sverige, Förenade konungariket och Schweiz vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet [1].

[1] ACG-2007-63, ACG-2007-90, ACG-2007-139, ACG-2008-58, ACG-2008-105, DGAC/F-2004-198, DGAC/F-2004-456, DGAC/F-2004-1218, DGAC/F-2005-194, DGAC/F-2005-523, DGAC/F-2005-1333, DGAC/F-2006-197, DGAC/F-2006-404, DGAC/F-2006-531, DGAC/F-2006-767, DGAC/F-2006-1696, DGAC/F-2007-185, DGAC/F-2007-575, DGAC/F-2007-1064, DGAC/F-2007-1802, DGAC/F-2007-2074, DGAC/F-2007-2254, DGAC/F-2007-2471, DGAC/F-2008-303, DGAC/F-2008-732, LBA/D-2004-42, LBA/D-2004-359, LBA/D-2004-780, LBA/D-2005-504, LBA/D-2005-521, LBA/D-2005-593, LBA/D-2006-234, LBA/D-2006-425, LBA/D-2007-463, LBA/D-2007-520, LBA/D-2007-536, LBA/D-2007-724, LBA/D-2008-209, LBA/D-2008-278, LBA/D-2008-441, ENAC-IT-2004-349, ENAC-IT-2005-85, ENAC-IT-2005-168, ENAC-IT-2005-349, ENAC-IT-2006-843, ENAC-IT-2007-387, ENAC-IT-2007-417, ENAC-IT-2007-572, ENAC-IT-2007-637, ENAC-IT-2008-104, CAA-NL-2004-91, CAA-NL-2004-92, CAA-NL-2005-15, CAA-NL-2005-36, CAA-NL-2005-117, CAA-NL-2007-190, CAA-NL-2008-43, SCAA-2005-32, SCAA-2005-57, SCAA-2007-60, CAA-UK-2004-24, CAA-UK-2004-150, CAA-UK-2004-158, CAA-UK-2004-208, CAA-UK-2005-34, CAA-UK-2008-76, CAA-UK-2008-100, FOCA-2005-308, FOCA-2007-494.

(24) Lufttrafikföretaget lade fram en rad avhjälpande åtgärder som har föreslagits för de behöriga myndigheterna i de ovan nämnda medlemsstaterna, liksom en plan för avhjälpande åtgärder utformad för att på ett systematiskt sätt ta i tu med brister som berörde flera områden inom ramen för lufttrafikföretagets ansvar. På inbjudan av lufttrafikföretaget och de behöriga myndigheterna i Iran, gjorde en grupp europeiska experter ett faktainsamlingsbesök i Iran den 16 till 20 juni 2008 för att kontrollera lufttrafikföretagets genomförande av flera avhjälpande åtgärder. Rapporten från besöket visar att lufttrafikföretaget på sin kvalitetssäkerhetsavdelning har infört en enhet som ska följa upp och avhjälpa fastställda säkerhetsbrister och analysera deras bakomliggande orsaker i syfte att förhindra att de uppstår igen.

(25) På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att Iran Air kontinuerligt genomför alla de åtgärder som krävs för att på ett tillfredsställande sätt åtgärda alla tidigare upptäckta säkerhetsbrister i enlighet med relevanta säkerhetsnormer. För närvarande finns det därför inget behov av vidare åtgärder. Kommissionen kommer att fortsätta att noggrant övervaka lufttrafikföretagets resultat. Medlemsstaterna kommer att genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg systematiskt kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Yemenia – Yemen Airways

(26) Det finns bevis för att lufttrafikföretaget Yemenia – Yemen Airways inte uppfyller Chicagokonventionens särskilda säkerhetsföreskrifter när det trafikerar gemenskapen. Bristerna fastställdes av behöriga myndigheter i Frankrike, Tyskland och Italien vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet [1].

(27) Yemenia har ingått ett avtal med luftfartygstillverkaren Airbus enligt vilket den senare ska tillhandahålla tekniska experter och inspektörer för att utbilda personalen (piloter och ingenjörer) och övervaka lufttrafikföretagets resultat på följande två särskilda områden: Underhåll och teknik å ena sidan och flygningar å andra sidan. Lufttrafikföretaget kontrollerades av Airbus vad gäller de här två områdena i november och december 2007 och lade sedan fram en rad avhjälpande åtgärder för att förbättra säkerheten. Det tar också på ett systematiskt sätt itu med de säkerhetsbrister inom de här två områdena som upptäckts i samband med rampinspektioner. Den 26 maj 2008 överlämnades en plan för avhjälpande åtgärder.

(28) Kommissionen anser inte att denna plan på ett tillfredsställande sätt tar itu med alla de upptäckta säkerhetsproblemen. Lufttrafikföretaget har visat att dess struktur och organisation är effektiv och att det kan säkerställa att övergripande säkerhetsnormer följs, men det finns vissa problem som fortfarande inte har åtgärdats. När det gäller drift, i synnerhet avseende mark- och flygutbildning, har det inte i tillräcklig grad påvisats om och på vilket sätt de avhjälpande åtgärderna kommer att genomföras, eftersom det inte finns några uppgifter om vilken erfarenhet och vilka kvalifikationer som krävs av den berörda personalen. När det gäller underhåll och teknik innehåller åtgärdsplanen flera obesvarade frågor, t.ex. ETOPS, teknik och teknisk dokumentation, som utgör grundläggande villkor för säker flygtrafik och för ett väl fungerande underhåll. Till följd av lufttrafikföretagets ofullständiga svar är det inte möjligt att göra en omfattande utvärdering av åtgärdsplanen på det här området. Kompletterande dokumentation översändes till kommissionen den 12 och 25 juni 2008. Denna innehåller en reviderad plan för avhjälpande åtgärder till följd av ytterligare samtal med Airbus. Styrkande handlingar när det gäller den reviderade planens genomförande överlämnades den 7 juli 2008 till kommissionen.

(29) I syfte att avsluta kommissionens och medlemsstaternas utvärdering av de detaljerade styrkande handlingar som Yemenia överlämnat, kommer kommissionen att begära ytterligare klargöranden från företaget avseende revideringen av planen för avhjälpande åtgärder med beaktande av samtalen mellan lufttrafikföretaget och Airbus.

(30) Kommissionen noterar med tillfredsställelse de åtgärder som Yemenia har vidtagit för att avhjälpa de upptäckta säkerhetsbristerna. Vid de senaste rampinspektionerna i gemenskapen har dessutom inte några större brister upptäckts. Kommissionen anser dock att de avhjälpande åtgärder som Yemenia lade fram måste genomföras fullt ut och noga övervakas, och att medlemsstaterna systematiskt bör kontrollera att gällande säkerhetsnormer faktiskt är uppfyllda genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

(31) Kommissionen anser i detta skede därför att lufttrafikföretaget inte bör föras in i bilaga A. När utvärderingen av den reviderade planen för avhjälpande åtgärder och de styrkande handlingarna har avslutats, kommer kommissionen att fatta beslut om lämpliga åtgärder.

[1] DGAC/F-2005-270, DGAC/F-2005-471, DGAC/F-2005-1054, DGAC/F-2005-1291, DGAC/F-2006-60, DGAC/F-2006-601, DGAC/F-2006-716, DGAC/F-2006-1465, DGAC/F-2006-1760, DGAC/F-2006-2066, DGAC/F-2007-119, DGAC/F-2007-1002, DGAC/F-2007-1332, DGAC/F-2007-2066, DGAC/F-2008-478, DGAC/F-2008-1129, LBA/D-2006-47, LBA/D-2006-103, LBA/D-2006-157, LBA/D-2007-477, ENAC-IT-2005-51, ENAC-IT-2005-218, ENAC-IT-2005-648, ENAC-IT-2006-330, ENAC-IT-2008-126.

Lufttrafikföretag från Kambodja

(32) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos alla lufttrafikföretag som godkänts i Kambodja. Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) undersökte detta land i november och december 2007 och rapporterade att de internationella normerna i ett stort antal fall inte uppfylls. Dessutom underrättade ICAO alla fördragsslutande parter om att det fanns betydande säkerhetsproblem när det gäller Kambodjas civila luftfartsmyndigheters förmåga att utöva tillsynsansvar för flygsäkerheten.

(33) Kambodjas behöriga myndigheter har inte i tillräckligt hög grad kunnat genomföra och tillämpa ICAO:s säkerhetsnormer. I synnerhet hade Kambodja utfärdat nio drifttillstånd utan att ha inrättat ett system för certifiering av sina lufttrafikföretag. Den tekniska och operativa personalen vid den statliga byrån för civil luftfart (State Secretariat of Civil Aviation, SSCA) var inte involverad i förfarandet för att godkänna sökande. SSCA kan inte heller säkerställa att innehavare av drifttillstånd uppfyller villkoren enligt ICAO-bilaga 6 och tillämpliga nationella krav. Dessutom gick det inte att med säkerhet fastställa den nuvarande luftvärdighetsstatusen för luftfartyg som är registrerade i Kambodja.

(34) Kommissionen har bett Kambodjas behöriga myndighet om upplysningar beträffande vilka åtgärder som den har vidtagit för att avhjälpa de brister som ICAO har konstaterat. Den statliga byrån för civil luftfart har visat att den är besluten att förbättra situationen och har inlett ett antal betydande avhjälpande åtgärder, bland annat har man upprättat ett luftfartygsregister, avregistrerat en betydande del av flottan, tillfälligt dragit in fyra av den nio drifttillstånden och utfärdat ett antal föreskrifter som kommer att bli obligatoriska i november 2008. Kommissionen anser att dessa första avhjälpande åtgärder är lovande och att de säkerhetsproblem som ICAO upptäckt skulle kunna åtgärdas när väl alla åtgärderna har genomförts till fullo.

(35) Kommissionen uppmanar den statliga byrån för civil luftfart att vidta kraftfulla åtgärder avseende säkerhetsbristerna, i synnerhet att genomföra en ny certifiering, helt i överensstämmelse med ICAO:s normer, av alla de lufttrafikföretag som för närvarande innehar drifttillstånd i Kambodja. Byrån bör i detta syfte före flygsäkerhetskommitténs nästa möte i november 2008 tillhandahålla alla relevanta upplysningar avseende genomförandet av avhjälpande åtgärder inriktade på de säkerhetsbrister som ICAO upptäckt. Om detta inte sker kommer kommissionen att vara tvingad att besluta om att föra in alla lufttrafikföretag som godkänts i Kambodja i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Sierra Leone

(36) Sierra Leones behöriga myndigheter har underrättat kommissionen om att de har vidtagit åtgärder för att börja avregistrera alla luftfartyg registrerade i Sierra Leone och har begärt att alla luftfartyg som har godkänts i Sierra Leone ska strykas från bilaga A. De meddelade dessutom kommissionen att lufttrafikföretaget Bellview Airlines (SL) inte längre har något drifttillstånd och därför bör strykas från bilaga A.

(37) Kommissionen anser inte att det är motiverat att ta bort alla lufttrafikföretag godkända i Sierra Leone, inbegripet Bellview Airlines (SL), från bilaga A, eftersom det saknas belägg för att de upphört med sin verksamhet. Dessa lufttrafikföretag ska därför även fortsättningsvis ingå i bilaga A.

(38) När det gäller utkastet till planen för avhjälpande åtgärder som de behöriga myndigheterna i Sierra Leone har sänt till ICAO, har kommissionen inte tagit emot någon bevisning (relevant dokumentation) av vilken det framgår att bristerna vad gäller tillsyn och därmed sammanhängande normer och rekommenderad praxis för civil luftfart kommer att åtgärdas inom den fastställda tidsfristen.

Lufttrafikföretag från Indonesien

(39) Kommissionen mottog den 16 maj en uppdatering av framstegen när det gäller genomförandet av planen för avhjälpande åtgärder från de behöriga myndigheterna i Indonesien. Av de relevanta dokument som kommissionen mottog den 16 juni 2008 framgår att de nationella myndigheterna i det här skedet inte har förmåga att säkerställa tillsynen av de lufttrafikföretag som de godkänner, i synnerhet inte vad gäller övervakning av flygverksamheten.

(40) Den 2 juni 2008 mottog kommissionen från Indonesiens behöriga myndigheter också information om planering och genomförande av tillsynsåtgärder för lufttrafikföretagen Garuda Indonesia, Ekpres Transportasi Antar Benua, Airfast Indonesia och Mandala Airlines. Av den relevanta styrkande dokumentation som kommissionen mottog den 16 juni 2008 framgår att tillsynen av dessa lufttrafikföretags flygverksamhet är otillräcklig.

(41) Den 10 juli 2008 gjorde de behöriga myndigheterna i Indonesien framställningar till flygsäkerhetskommittén angående de avhjälpande åtgärder som syftar till att åtgärda de säkerhetsbrister som ICAO upptäckt. Framställningarna återspeglade de styrkande handlingar avseende genomförandet av planen för avhjälpande åtgärder som Indonesien överlämnade den 1 juli 2008. Indonesiens behöriga myndigheter har gjort betydande insatser för att råda bot på säkerhetsproblemen i landet genom att påbörja genomförandet av en rad omfattande avhjälpande åtgärder som för närvarande pågår och som bör fullbordas under de kommande månaderna. Myndigheterna bekräftade också att ICAO ännu inte betraktar något av de problem som upptäcktes i samband med dess senaste inspektioner i november 2000, april 2004 och februari 2007 som åtgärdat.

(42) Lufttrafikföretaget Garuda Indonesia överlämnade den 7 maj 2008 de kompletterande uppgifter som kommissionen begärt i samband med att flygsäkerhetskommittén frågade ut företaget den 3 april 2008 beträffande de avhjälpande åtgärder som vidtagits vad gäller dess interna kontrollsystem och installation av E-GPWS på företagets B-737-flotta. På grundval av analysen av dokumentationen verkar Garuda Indonesia ha vidtagit de åtgärder som krävs för att uppfylla ICAO-normerna. Två likartade incidenter den 9 och den 28 maj 2008 gör dock att viss oro kvarstår beträffande flygverksamheten.

(43) På grundval av de gemensamma kriterierna och det faktum att ICAO hittills inte anser att något av de problem som de upptäckt i samband med sina inspektioner har åtgärdats, har de indonesiska myndigheterna inte kunnat visa att de, när det gäller de luftfartyg som de godkänner, har fullgjort sitt reglerings- och tillsynsansvar i överensstämmelse med ICAO:s normer. För närvarande kan följaktligen inget av de indonesiska lufttrafikföretagen strykas från gemenskapens förteckning.

(44) För sin bedömning av de indonesiska behöriga myndigheternas förmåga att genomföra och tillämpa de internationella säkerhetsnormerna kommer kommissionen att upprätthålla nära kontakter med ICAO. Kommissionen har för avsikt att besöka Indonesien innan några av de nuvarande åtgärderna ändras.

(45) Lufttrafikföretagen Airfast Indonesia, Garuda Indonesia och Mandala Airlines begärde individuellt att få lägga fram sina synpunkter muntligen inför flygsäkerhetskommittén och hördes följaktligen den 9 och 10 juli 2008.

(46) De behöriga myndigheterna i Indonesien har lämnat handlingar till kommissionen som styrker att drifttillståndet dragits in för lufttrafikföretaget Adam Sky Connection Airlines. Eftersom detta lufttrafikföretag följaktligen upphört med sin verksamhet, bör det utgå ur bilaga A.

(47) De behöriga myndigheterna i Indonesien har till kommissionen överlämnat en uppdaterad förteckning över lufttrafikföretag med drifttillstånd. Följande lufttrafikföretag är för närvarande godkända i Indonesien: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service (AOCs 121-008 och 135-001), Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Airlines (AOCs 121-018 och 135-037), Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Expres Airlines, Republic Expres Airlines, Airfast Indonesia, Helizona, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Deltasatya, Pura Wisata Baruna, Panarbangan Angkasa Semesta, ASI Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Balai Kalibrasi Fasilitas Penerbangan, Sampurna Air Nusantara, och Eastindo. Gemenskapsförteckningen bör uppdateras i enlighet med detta och dessa lufttrafikföretag bör införas i bilaga A.

(48) De behöriga myndigheterna i Indonesien har dessutom underrättat kommissionen om att drifttillstånden för lufttrafikföretagen Helizona, Dirgantara Air Service, Kura-Kura Aviation, Asco Nusa Air och Tri MG Intra Airlines tillfälligt har dragits in. Eftersom dessa åtgärder är av tillfällig natur anser kommissionen inte att det är motiverat att stryka företagen från bilaga A.

Lufttrafikföretag från Filippinerna

(49) Det amerikanska transportministeriets federala luftfartsmyndighet (FAA) sänkte Filippinernas säkerhetsnivå i sitt IASA-program eftersom Filippinerna inte uppfyller de internationella säkerhetsnormer som fastställts av ICAO. Följaktligen får lufttrafikföretag från Filippinerna endast fortsätta sin verksamhet på nuvarande nivå under skärpt överinseende av det amerikanska luftfartsverket. Sådana lufttrafikföretag är förbjudna att företa en utvidgning eller ändring av sina tjänster i Förenta staterna.

(50) ICAO har meddelat att de i november 2008 kommer att genomföra en omfattande inspektion av Filippinernas Air Transportation Office inom ramen för det allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP).

(51) Kommissionen har inlett samråd med Filippinernas behöriga myndigheter och uttryckte sina farhågor beträffande säkerheten hos de lufttrafikföretag som godkänts i Filippinerna. Filippinerna har informerat om att en ny lag om den civila luftfartsmyndigheten antogs i mars 2008 och att den behöriga myndigheten håller på att omstruktureras till en helt oberoende byrå, som inledde sin verksamhet den 7 juli 2008. Någon detaljerad plan för avhjälpande åtgärder har dock ännu inte överlämnats.

(52) Kommissionen anser att beslutet om att eventuellt föra upp alla lufttrafikföretag som godkänts i Filippinerna på gemenskapens förteckning bör skjutas upp tills resultatet av ICAO:s granskning har meddelats. Under tiden kommer kommissionen och medlemsstaterna att fortsätta att övervaka dessa lufttrafikföretags säkerhet.

Lufttrafikföretag från Ryssland

(53) Efter antagandet av förordning (EG) nr 331/2208 hörde kommissionen och några medlemsstater den 21–23 april 2008 föreläggningar från de 13 ryska lufttrafikföretag som omfattats av driftsrestriktioner till följd av ett beslut av de behöriga ryska myndigheterna. Den dokumentation som dessa lufttrafikföretag lämnat in och de framställningar som tillsynsmyndigheterna gjort har gjort det möjligt att klargöra läget vad gäller säkerheten vid dessa lufttrafikföretag och hur de uppfyller ICAO:s normer för internationell verksamhet. Utfrågningarna gjorde det också möjligt att dra slutsatsen att ett antal luftfartyg, enligt den dokumentation som de ryska luftfartsmyndigheterna tillhandahållit, inte har den utrustning som krävs i enlighet med ICAO:s normer för att utföra internationella flygningar, framför allt saknar de TAWS/E-GPWS. Myndigheterna åtog sig att vidta nödvändiga åtgärder enligt rysk lag för att förbjuda dessa luftfartyg att flyga in i, inom eller ut från gemenskapens, liksom Islands, Norges och Schweiz luftrum, och att revidera de berörda lufttrafikföretagens drifttillstånd och driftsspecifikationer i enlighet därmed. Ett reviderat drifttillstånd med fullständiga driftsspecifikationer kommer att meddelas kommissionen innan något av dessa lufttrafikföretag kan trafikera gemenskapens luftrum. De behöriga ryska myndigheterna fattade den 25 april 2008 ett beslut som trädde i kraft den 26 april 2008.

(54) Enligt detta beslut får följande luftfartyg inte flyga in i, inom eller ut från gemenskapen:

a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 och RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660;

b) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 och RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 och RA-88300; Yak-40K: RA-21505 och RA-98109; Yak-42D: RA-42437; alla (22) helikoptrar av typen Kamov Ka-26 (registrering okänd); alla (49) helikoptrar av typen Mi-8 (registrering okänd); alla (11) helikoptrar av typen Mi-171 (registrering okänd); alla (8) helikoptrar av typen Mi-2 (registrering okänd); alla (1) helikoptrar av typen EC-120B (registrering okänd);

c) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 och RA-85457.

d) Krasnoyarsky Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85505 och RA-85529; TU-154M: RA-85672, RA-85678, RA-85682, RA-85683, RA-85694, RA-85759, RA-85801, RA-85817 och RA-85821; Ilyushin IL-86: RA-86121, RA-86122, RA-86137 och RA-86145;

e) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42526, RA-42538 och RA-42541..

f) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alla TU-134 (registrering okänd); alla Antonov An-24 (registrering okänd); alla An-2 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mi-2 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mi-8 (registrering okänd) [1]

g) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622, RA-85690 och RA-85618.

[1] De behöriga myndigheterna i Ryssland underrättade den 6 juni 2008 kommissionen om att följande luftfartyg vid lufttrafikföretaget Orenburg Airlines hade utrustats med E-GPWS: Tupolev TU-154B med registreringsnummer RA-85603, RA-85604. De överlämnade också reviderade driftsspecifikationer till lufttrafikföretagets drifttillstånd.

h) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42347, RA-42374, RA-42433; Yak-40: RA-88287; alla Tupolev TU-134A inbegripet: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 och RA-65973; alla Antonov AN-24RV inbegripet: RA-46625 och RA-47818..

i) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 och RA-85508 [1]

j) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85727, RA-85733, RA-85755, RA-85788, RA-85789, RA-85796, RA-85803, RA-85806, RA-85820, RA-85681 och RA-85685; TU-154B: RA-85504, RA-85550, RA-85557; alla (29) TU-134: RA-65005, RA-65024, RA-65033, RA-65055, RA-65127, RA-65143, RA-65148, RA-65560, RA-65565, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, RA-65916 och RA-65977; alla (1) TU-134B: RA-65716; alla (4) Antonov AN-24B: RA-46267, RA-46388, RA-47289 och RA-47847; alla (3) AN-24 RV: RA-46509, RA-46519 och RA-47800; alla (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 och RA-88280; alla helikoptrar av typen Mil-26: (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mil-10: (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mil-8 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen AS-355 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen BO-105 (registrering okänd).

k) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65093, RA-65109, RA-65113, RA-65553, RA-65555, RA-65759, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65912, RA-65921, RA-65979 och RA-65994; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 och RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87969, RA-87971, RA-87972 och RA-88200.

(55) För lufttrafikföretagen Airlines 400 JSC och Atlant Soyuz identifierades inga sådana luftfartyg.

(56) De behöriga myndigheterna i Ryssland och kommissionen är fast beslutna att fortsätta sitt nära samarbete och att utbyta all information som krävs relaterad till säkerheten hos deras lufttrafikföretag. Medlemsstaterna kommer att genom att prioritera rampinspektioner på dessa lufttrafikföretags luftfartyg systematiskt kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

[1] De behöriga myndigheterna i Ryssland underrättade den 6 juni 2008 kommissionen om att följande luftfartyg vid lufttrafikföretaget Ural Airlines hade utrustats med E-GPWS: Ilyushin IL-86 med registreringsnummer RA-86078, RA-86093, RA-86114 och RA-86120. De överlämnade också reviderade driftsspecifikationer till lufttrafikföretagets drifttillstånd.

Lufttrafikföretag från Ukraina

Ukraine Cargo Airways

(57) Så som fastställs i skäl 18 i förordning (EG) nr 331/2008 lämnade lufttrafikföretaget Ukraine Cargo Airways den 1 april 2008 en ändrad handlingsplan för avhjälpande åtgärder som återspeglar de ändringar som begärts av Ukrainas behöriga myndigheter efter en granskning av företaget. Den 11 april 2008 bad kommissionen de behöriga myndigheterna i Ukraina att senast den 10 maj 2008 överlämna uppgifter som styrker att genomförandet av den ändrade handlingsplanen för avhjälpande åtgärder är effektivt.

(58) De behöriga myndigheterna i Ukraina meddelade den 19 juni 2008 kommissionen att de inte är i stånd att bekräfta att lufttrafikföretaget Ukraine Cargo Airways har genomfört de avhjälpande åtgärderna. De angav vidare att de ansåg att en del av de avhjälpande åtgärderna var verkningslösa. Den 27 juni överlämnande myndigheterna styrkande dokumentation som informerade kommissionen om att lufttrafikföretaget hade gjort ”betydande framsteg för att förbättra flottans tekniska skick, dokumentation, policy och förfaranden liksom besättningens utbildning”, men att ”tiden och andra omständigheter, inbegripet förseningar orsakade av underhållsorganisationer, begränsar operatörens möjlighet att slutföra alla arbeten på alla luftfartyg och förbättra flygpersonalens utbildning”. De behöriga myndigheterna i Ukraina bekräftade att de är beredda att fortsätta den omfattande tillsynen av Ukraine Cargo Airways och tillhandahålla flygsäkerhetskommittén det fullständiga beslutet avseende huruvida Ukraine Cargo Airways genomförande av planen för avhjälpande åtgärder är effektivt. Den 8 juli överlämnande de behöriga myndigheterna i Ukraina till kommissionen sitt beslut att, efter en kontroll av att lufttrafikföretaget hade genomfört sin plan för avhjälpande åtgärder, häva driftsrestriktionerna för vissa av Ukraine Cargo Airways luftfartyg.

(59) Enligt de framställningar som de behöriga myndigheterna i Ukraina och Ukraine Cargo Airways gjorde till flygsäkerhetskommittén den 10 juli 2008, hade rampinspektioner av 15 av lufttrafikföretagets luftfartyg visat att planen för avhjälpande åtgärder bara hade genomförts på 6 luftfartyg, vilka uppfyllde ICAO:s normer. För dessa 6 luftfartyg hade de beslutat att häva alla restriktioner som dessa myndigheter tidigare hade infört. Enligt dessa myndigheter hade det konstaterats att de åtgärder som krävs för att luftfartygen ska uppfylla ICAO:s normer inte hade vidtagits för de återstående 9 luftfartygen, och de omfattas således fortfarande av driftsrestriktioner i Ukraina.

(60) Kommissionen uppskattar att lufttrafikföretaget har visat att det är villigt att vidta avhjälpande åtgärder för att komma till rätta med de säkerhetsbrister som berörde hela deras flotta. På grundval av den styrkande dokumentation som Ukrainas behöriga myndigheter tillhandahållit avseende resultatet av de kontroller som genomförts hittills och de framställningar som dessa myndigheter gjort inför flygsäkerhetskommittén, anser kommissionen att lufttrafikföretaget inte har genomfört planen till fullo då det framgår av den kontroll som Ukrainas behöriga myndigheter gjort att de avhjälpande åtgärder som hittills har genomförts inte har varit ändamålsenliga och effektiva. Kommissionen är fortfarande bekymrad över det faktum att lufttrafikföretaget enbart kunde se till att en del av dess flotta uppfyller säkerhetsnormerna, medan de enligt planen skulle införa ett förvaltningssystem för flottan som skulle säkerställa att alla åtgärder skulle vidtas för alla deras luftfartyg. På grundval av de gemensamma kriterierna kan lufttrafikföretaget i detta skede inte strykas från bilaga A.

Samlad säkerhetstillsyn för lufttrafikföretag från Ukraina

(61) Som angivits i skäl 21 i förordning (EG) nr 331/2008 uppmanade kommissionen den 11 april 2008 de ukrainska myndigheterna att senast den 10 maj 2008 lägga fram en åtgärdsplan för att förbättra säkerhetstillsynen av de operatörer som står under deras tillsyn och av luftfartyg som är registrerade i Ukraina. I samband med de samråd som den 22 maj 2008 hölls med Ukrainas behöriga myndigheter i enlighet med artikel 3 i förordning (EG) nr 473/2006 upprepade kommissionen sin begäran om sådana uppgifter. Ukrainas behöriga myndigheter lade fram en sådan plan den 31 maj 2008. Planen har följande tyngdpunkter: Lagstiftning om utveckling, genomförande och efterlevnad av exakta, bindande och klart identifierbara säkerhetsbestämmelser och normer i Ukraina för godkännande och övervakning av organisationer, luftfartyg och personal, den statliga luftfartsmyndighetens resurser, omfattande personalkvalifikationer och utbildning för att garantera att personalen till antal och vad gäller kvalifikationer och erfarenhet (inbegripet utbildning och fortbildning) är lämpad att hantera de uppgifter som uppkommer i samband med säkerhetstillsyn över operatörer, luftfartyg och personal i Ukraina; samt slutligen tillsyn över luftfartygens löpande luftvärdighet och underhåll, med en redogörelse för hur Ukrainas behöriga myndigheter garanterar att luftvärdigheten för de luftfartyg för vilka de har rättsligt ansvar säkerställs och att luftfartygen underhålls i enlighet med godkända underhållsprogram som regelbundet ses över.

(62) Ukrainas behöriga myndigheter lade dessutom fram styrkande dokumentation av rättsåtgärder som gäller fram till dess att den nya luftfartslagen, som också påverkar säkerhetsaspekterna, antas.

(63) Kommissionen anser att den handlingsplan som lämnats in omfattar åtgärder som syftar till att öka och förstärka säkerhetstillsynen i Ukraina. Det är emellertid för tidigt att bedöma huruvida planen ger önskade resultat, eftersom tidsschemat för de avhjälpande åtgärderna sträcker sig ända till 2011, medan de flesta åtgärder som rör tillsyn över fortsatt luftvärdighet och underhåll ska vara genomförda i slutet av 2008.

(64) I ljuset av det ovan anförda anser kommissionen att det är nödvändigt att noga övervaka handlingsplanens fortsatta genomförande. Ukrainas behöriga myndigheter uppmanas att lägga fram en resultatrapport var tredje månad. Kommissionen har därför även för avsikt att besöka Ukrainas behöriga myndighet och kontrollera att de åtgärder som ska vara genomförda i slutet av 2008 verkligen genomförs. Medlemsstaterna kommer dessutom att genom att prioritera rampinspektioner på luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag som är godkända i Ukraina systematiskt att kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

(65) Trots uttryckliga anmodanden från kommissionens sida har det hittills inte inkommit några handlingar som styrker att övriga lufttrafikföretag som är uppförda på gemenskapsförteckningen av 16 april 2008 och de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa har åtgärdat bristerna i full utsträckning. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag bör fortsätta att vara belagda med verksamhetsförbud (bilaga A) respektive driftsrestriktioner (bilaga B).

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

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

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

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 24 juli 2008.

På kommissionens vägnar
Antonio TAJANI
Vice ordförande

BILAGA A

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR KORYO	Okänt	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänt	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive		—	Demokratiska republiken Kongo
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Demokratiska republiken Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Demokratiska republiken Kongo
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Underskrift från regeringen (ordonnance 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Demokratiska republiken Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänt	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Okänt	CEL	Ekvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, inklusive			Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänt	Indonesien
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesien
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Okänt	Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänt	Indonesien
ATLAS DELTASATYA	135-023	Okänt	Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänt	Indonesien
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Okänt	Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänt	Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Okänt	Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Okänt	Indonesien
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesien
HELIZONA	135-003	Okänt	Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänt	Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	Okänt	Indonesien
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
LINUS AIRWAYS	121-029	Okänt	Indonesien
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänt	Indonesien
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Okänt	Indonesien
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänt	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänt	Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänt	Indonesien
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesien
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indonesien
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Okänt	Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänt	Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänt	Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänt	Indonesien
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänt	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesien
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive		—	Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizistan
ARTIK AVIA	13	ART	Kirgizistan
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
EASTOK AVIA	15	Okänt	Kirgizistan
ESEN AIR	2	ESD	Kirgizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizistan
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kirgizistan
MAX AVIA	33	MAI	Kirgizistan
OHS AVIA	09	OSH	Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	Okänt	Kirgizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgizistan
VALOR AIR	07	Okänt	Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter		—	Liberia
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines och Afrijet, inklusive			Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	0045/MTACCMDH/SGACC/DTA	NVS	Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Okänt	BVU	Sierra Leone

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänt	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndigheter, inklusive	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Okänt	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Okänt	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Okänt	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Okänt	Okänt	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Okänt	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänt	SZL	Swaziland

BILAGA B

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Luftfartygstyp	Registreringsnummer och, om det finns tillgängligt, serienummer	Registreringsstat
AFRIJET [1]	0027/MTAC/SGACC/DTA		Gabon	Hela flottan utom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50; 1 luftfartyg av typen Falcon 900	Hela flottan utom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gabon
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorerna	Hela flottan utom: LET 410 UVP	Hela flottan utom: D6-CAM (851336)	Komorerna
GABON AIRLINES [2]	0040/MTAC/SGACC/DTA	GBK	Gabon	Hela flottan utom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan utom: TR-LHP	Gabon

[1] Afrijet får bara använda det angivna luftfartyget för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.
[2] Gabon Airlines får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.

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