KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 390/2011

av den 19 april 2011

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

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 [2] upprättades en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.

(2) Vissa medlemsstater 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. Gemenskapsförteckningen bör därför uppdateras.

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

(4) Kommissionen har gett lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter och att inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den flygsäkerhetskommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart [3].

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

(6) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) och kommissionen har framfört sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén om de tekniska stödprojekt som genomförts i de länder som påverkas av förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om förfrågningar om mer tekniskt stöd och samarbete i syfte att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet för att åtgärda brister som resulterar i att tillämpliga internationella normer inte följs.

(7) Flygsäkerhetskommittén har även fått information om verkställighetsåtgärder som Easa och medlemsstaterna vidtagit för att garantera fortsatt luftvärdighet och underhåll av luftfartyg registrerade i unionen och som flygs av lufttrafikföretag som är certifierade av civila luftfartsmyndigheter i tredjeland.

(8) Flygsäkerhetskommittén har också lyssnat till presentationer som Easa gjort om kategoriseringen av brister i samband med rampinspektioner inom ramen för EU:s program för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa) och har godkänt Easas förslag till en ny bristkategori avseende Icao:s krav på kunskaper i engelska (English Language Proficiency, ELP) för piloter i syfte att så snabbt som möjligt säkerställa fullständig överensstämmelse med ELP-kraven. I enlighet med förslaget ska en brist kategori 2 noteras om ELP-kraven inte uppfylls men det land som utfärdar tillstånden har lämnat in en handlingsplan till Icao för att säkerställa att den bristande överensstämmelsen upphör. En brist kategori 3 ska noteras om ELP-kraven inte uppfylls och det land som utfärdar tillstånden inte har lämnat in någon handlingsplan till Icao eller har meddelat fullständig överensstämmelse utan att detta krav faktiskt respekteras. Slutligen ska det göras en allmän anmärkning (kategori G) om det finns intyg på att ELP-kraven formellt är uppfyllda även om det är svårt att faktiskt kommunicera i samband med rampinspektionen på grund av piloternas tydliga brist på kunskaper i engelska. Flygsäkerhetskommittén samtyckte till att sträva efter att tillämpa dessa förslag på ett harmoniserat sätt. Easa åtog sig att inom kort offentliggöra relevanta riktlinjer.

(9) Flygsäkerhetskommittén godkände även Easas förslag om att medlemsstaterna ska upprätta officiella förbindelser med berörda leverantörer av flygtrafiktjänster för att rapportera kommunikationssvårigheter med luftfartygs besättningar till följd av piloternas otillräckliga kunskaper

[1] EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.
[2] EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.
[3] EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

i engelska. Flygsäkerhetskommittén bad Easa att vid kommitténs nästa möte rapportera om Safa-resultaten avseende tillämpningen av ELP-kraven för piloter liksom om tillämpningen av den föreslagna kategoriuppdelningen.

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

Europeiska unionens flygbolag

(11) Till följd av Easas analys av information från Safa-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EU-lufttrafikföretag samt från områdesspecifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerats om dessa åtgärder. Cypern beslutade den 26 november 2010 att dra in drifttillståndet för lufttrafikföretaget Eurocypria Airlines till följd av att företaget ställt in flygverksamheten och inte hade tillräckliga finansiella medel för att bedriva verksamhet under säkra förhållanden. Italien beslutade att dra in lufttrafikföretaget Livingstons operativa licens den 24 oktober 2010 och lufttrafikföretaget ItaliAirlines den 11 mars 2011. Litauen beslutade att dra in lufttrafikföretaget Star 1 Airlines drifttillstånd den 11 november 2010. Efter det att lufttrafikföretaget Blue Line gått i konkurs och dess operativa licens därefter dragits in beslutade Frankrike att dra in drifttillståndet för detta lufttrafikföretag den 6 oktober 2010. Frankrike beslutade dessutom den 16 september 2010 att inte förnya Strategic Airlines drifttillstånd. Grekland beslutade att återkalla drifttillståndet för Hellas Jet i november 2010 och dra in drifttillståndet för Athens Airways i januari 2011. Grekland hade också infört utökad tillsyn över Hellenic Imperial Airways. Sverige beslutade de 31 december 2010 att inte förnya drifttillståndet för lufttrafikföretaget Viking Airlines AB och Förenade kungariket hade utökat sin tillsyn över lufttrafikföretagen Jet2.com, Oasis och Titan Airways.

Portugal

(12) Som en uppföljning av den översyn av situationen för vissa lufttrafikföretag som certifierats i Portugal vid flygsäkerhetskommitténs möte i november 2010 [1] informerade Portugals behöriga myndigheter (INAC) om resultaten av den utökade säkerhetstillsynen av lufttrafikföretagen Luzair och White. När det gäller Luzair rapporterade INAC att till följd av en förändring av flottan hade Luzairs drifttillstånd dragits in den 11 februari 2011. Avseende White rapporterade INAC att de hade genomfört 29 inspektioner i fråga om verksamheten liksom 5 inspektioner i fråga om luftvärdighet och att inspektionerna inte avslöjade några betydande brister. Dessutom rapporterade Easa att lufttrafikföretaget inspekterades i november 2010 och att ingen inspektion avslöjade några betydande brister. Inom ramen för en allmän strategiförändring i företaget togs två luftfartyg av typen A320 med registreringsnummer CS-TQO och CS-TQK ur bruk den 12 november 2010 respektive den 22 februari 2011.

Tyskland

(13) Till följd av Easas analys av uppgifterna från Safa-inspektionerna och att resultaten från SAFA-inspektionerna visade att det för allt fler tyska lufttrafikföretag konstaterades mer än en allvarlig brist per inspektion, inledde kommissionen officiellt samråd med behöriga myndigheter i Tyskland (Luftfahrtbundesamt – LBA) och ett möte hölls den 10 mars 2011.

(14) Analysen av de grundläggande orsakerna till dessa lufttrafikföretags problem visade särskild svaghet vad gäller tillsynen av företagen, vilket också påvisades direkt genom en standardiseringsinspektion utförd av Easa den 26–29 maj 2009 i fråga om verksamheten. I samband med inspektionen konstaterades att Luftfahrtbundesamt inte har tillräckligt med kvalificerad personal för att säkerställa kontinuerlig tillsyn vilket begränsar myndighetens förmåga att öka tillsynsnivån där så behövs.

(15) Den särskilda situationen för Bin Air, ett lufttrafikföretag certifierat i Tyskland, diskuterades vid mötet den 10 mars. Lufttrafikföretaget var närvarande och presenterade de åtgärder det hade vidtagit för att åtgärda de säkerhetsbrister som konstaterats vid Safa-inspektioner. Tysklands behöriga myndigheter informerade dessutom kommissionen om att man hade dragit in drifttillståndet för lufttrafikföretaget ACH Hamburg GMBH.

(16) Tyskland bekräftade för flygsäkerhetskommittén att ACH Hamburg GmbH:s drifttillstånd fortfarande var indraget och att situationen skulle ses över igen i maj 2011. Om lufttrafikföretaget inte hade gjort några framsteg vid den tidpunkten skulle drifttillståndet återkallas. Tyskland meddelade också att tillsynsverksamheten avseende lufttrafikföretaget Bin Air hade intensifierats, att luftfartyget av typen Cessna C550 med registreringsnummer D-IJJJ hade strukits från lufttrafikföretaget Advance Air Luftfahrtgesellschafts drifttillstånd och att Luftfahrtbundesamt hade intensifierat sin tillsyn av andra lufttrafikföretag för vilka dåliga resultat från rampinspektioner hade visat på säkerhetsbrister. Luftfahrtbundesamt uppgav att det hade klargjort för dessa lufttrafikföretag att deras drifttillstånd skulle dras in om inga förbättringar noterades.

(17) I fråga om bristen på kvalificerad personal meddelade Tyskland flygsäkerhetskommittén att inga förbättringar av situationen skulle komma att ske under 2011. En bedömning av Luftfahrtbundesamts personalresurser

[1] Skäl 13, förordning (EU) nr 1071/2010, EUT L 306, 23.11.2010, s. 45.

höll dock på att göras och skulle avslutas under våren 2011. En förbättrad personalsituation är således att vänta från 2012 och framåt.

(18) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade de ansträngningar som de tyska behöriga myndigheterna gjort vad gäller att åtgärda de konstaterade säkerhetsbristerna för vissa lufttrafikföretag och det arbete som är på gång för att ta i tu med bristen på personal vid Luftfahrtbundesamt. Kommissionen betonade emellertid också, utan att det påverkar de verkställighetsbefogenheter fördraget ger den, att om åtgärderna inte var tillräckligt effektiva vad gäller att förbättra resultaten för lufttrafikföretag certifierade i Tyskland skulle det vara nödvändigt att vidta åtgärder för att säkerställa att de konstaterade säkerhetsbristerna hade kontrollerats som sig bör.

Spanien

(19) Till följd av Easas analys av uppgifterna från Safa-inspektionerna och att resultaten från Safa-inspektionerna visade att det för allt fler spanska lufttrafikföretag konstaterades mer än en större brist per inspektion, inledde kommissionen officiellt samråd med de behöriga myndigheterna i Spanien (AESA) och ett möte hölls den 14 mars 2011.

(20) Den särskilda situationen för Flightline, ett lufttrafikföretag licensierat i Spanien, diskuterades vid mötet. Lufttrafikföretaget var närvarande och presenterade de åtgärder det hade vidtagit för att avhjälpa de säkerhetsbrister som konstaterats vid Safa-inspektioner. Dessutom beskrev lufttrafikföretaget i detalj de åtgärder som vidtagits efter olyckan med ett luftfartyg av typen Fairchild Metro 3 med registreringsnummer EC-ITP. Flightline förklarade att det hade ingått en affärsöverenskommelse med företaget Air Lada, som inte är ett certifierat lufttrafikföretag, för att bedriva flygverksamhet med två luftfartyg av typen Fairchild Metro 3, med registreringsnummer EC-GPS och EC-ITP, med piloter från Air Lada. Kommissionen påpekade för Flightline att samma luftfartyg tidigare hade använts inom ramen för Eurocontinentals (ett annat lufttrafikföretag certifierat i Spanien) drifttillstånd och att AESA till följd av resultaten av Safa-inspektioner och allvarliga säkerhetsincidenter i samband med driften av dessa luftfartyg hade dragit in Eurocontinentals drifttillstånd.

(21) Flightline förklarade att piloterna hade fått all övergångsutbildning och att företaget hade utfört kvalitetskontroller av driften av luftfartyget på Isle of Man. Kommissionen begärde ytterligare detaljer avseende lufttrafikföretagets plan med avhjälpande åtgärder och kopior av de interna granskningsrapporterna för driften av Fairchild Metro 3. Efter att denna information mottagits den 22 mars inbjöd kommissionen lufttrafikföretaget Flightline att yttra sig inför flygsäkerhetskommittén.

(22) Vid mötet den 14 mars 2011 underrättade AESA kommissionen om att de hade beslutat att begränsa Flightlines drifttillstånd för att förhindra flygningar med luftfartyg av typen Fairchild Metro 3 och att de hade inlett ett förfarande för att dra in drifttillståndet.

(23) Kommissionen bad Easa om ytterligare förtydliganden avseende verkställighetsåtgärder för fyra andra lufttrafikföretag certifierade i Spanien som Easa hade konstaterat hade dåliga Safa-resultat. Den 28 mars 2011 informerade AESA kommissionen om att i samband med nyligen genomförda granskningar av Air Taxi and Charter International och Zorex hade betydande säkerhetsavvikelser noterats och att man därför hade inlett förfarandet för att dra in drifttillstånden för båda dessa lufttrafikföretag. När det gäller lufttrafikföretaget Jetnova avvaktade AESA företagets svar avseende specifika brister som AESA konstaterat. Om svaret är otillfredsställande kommer AESA att inleda förfarandet för att dra in drifttillståndet. När det gäller Aeronova, Tag Aviation och Alba Star fortsatte AESA sin tillsyn men ansåg inte att det förelåg anledning att ingripa i det här skedet. Lufttrafikföretaget Flightline hördes av flygsäkerhetskommittén den 5 april 2011. De meddelade att de hade reviderat sina förfaranden för att förbättra den operativa kontrollen över sina flygningar, i synnerhet de som genomförs från andra flygplatser än deras huvudflygplats, hade ändrat sin driftsmanual så att den innehåller riktlinjer för användning av alternativa flygplatser, hade ändrat sitt utbildningsprogram för att stärka piloternas kunskap om driftsförfarandena och hade ändrat sina förfaranden för att välja ut piloter.

(24) Spanien meddelade flygsäkerhetskommittén att efter att avvikelser hade konstaterats vid inspektioner av Flightline hade AESA den 14 mars 2011 inlett förfarandet för att dra in Flightlines drifttillstånd och hade infört säkerhetsåtgärder. AESA meddelade att Flightline därefter hade vidtagit åtgärder för att avhjälpa de akuta säkerhetsproblemen och också tillhandahållit en handlingsplan med avhjälpande åtgärder som håller på att utvärderas av AESA.

(25) Mot bakgrund av de åtgärder som de spanska behöriga myndigheterna har vidtagit för att lösa de fastställda säkerhetsbristerna vid Flightline och andra spanska lufttrafikföretag gör kommissionen bedömningen att det inte behövs några vidare åtgärder. Kommissionen betonade dock att om åtgärderna inte var tillräckligt effektiva vad gäller att förbättra resultaten för lufttrafikföretag certifierade i Spanien, skulle det vara nödvändigt att vidta åtgärder för att säkerställa att de konstaterade säkerhetsbristerna hade kontrollerats som sig bör. Under tiden kommer kommissionen tillsammans med Easa att fortsätta att övervaka säkerhetsresultatet för spanska lufttrafikföretag.

Lufttrafikföretag från Angola

(26) INAVIC rapporterade att ytterligare framsteg gjorts när det gäller att åtgärda de brister som Icao konstaterade under sitt besök på plats i januari 2010. INAVIC har framför allt uppdaterat Angolas bestämmelser om luftfartssäkerhet på grundval av de senaste ändringarna i Icao-normerna, förstärkt sin kapacitet ytterligare, gjort

framsteg vad gäller omcertifieringen av luftfartygen i enlighet med dessa bestämmelser och ytterligare konsoliderat sitt tillsynsprogram.

(27) När det gäller översynen av TAAG Angolan Airlines, bekräftade INAVIC följande uppgifter som presenterades för kommissionen den 3 mars 2011: två luftfartyg av typen B777 som flygs av TAAG hade varit inblandade i två allvarliga incidenter i december 2010, i Portugal och i Angola, med skador som inte begränsades till motorn. Av de preliminära resultaten av den undersökning som behöriga myndigheter i Portugal utförde framstår det i detta skede som att både lufttrafikföretaget och de behöriga myndigheterna har vidtagit nödvändiga åtgärder för att åtgärda de orsaker till incidenterna som fastställts när det gäller tillverkaren och att förhindra att de upprepas. Flygningarna har nu återupptagits, inbegripet till EU, inom ramen för ett utökat tillsynsprogram i samarbete med tillverkaren.

(28) INAVIC har rapporterat att man i samband med omcertifieringen vid tillsynen konstaterat att vissa luftfartyg var behäftade med säkerhetsbrister och att gällande säkerhetsföreskrifter inte följdes, vilket resulterat i att INAVIC vidtagit lämpliga verkställighetsåtgärder. Det konstaterades att följande sex lufttrafikföretag inte uppfyllde Angolas flygsäkerhetsbestämmelser: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA och SAL. INAVIC lade framför allt fram bevisning för att deras drifttillstånd hade gått ut, och inte hade förnyats, eller dragits in. På grundval av de gemensamma kriterierna bör dessa lufttrafikföretag därför strykas från bilaga A.

(29) INAVIC angav också att drifttillståndet för de två lufttrafikföretagen ANGOLA AIR SERVICES och GIRA GLOBO hade dragits in. I väntan på tecken på att det finns teknisk kapacitet för att på tillfredsställande sätt avsluta certifieringsprocessen senast den 15 april 2011, på grundval av de gemensamma kriterierna, görs bedömningen att dessa lufttrafikföretag ska vara kvar i bilaga A.

(30) INAVIC angav att man hade omcertifierat följande fem lufttrafikföretag i enlighet med Angolas flygsäkerhetsbestämmelser: SONAIR Air Services i december 2010, AIR26 den 31 januari 2011, HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET och HELIANG den 15 februari 2011. Hittills finns det dock inget bevis för att tillräckliga undersökningar hade utförts innan dessa nya drifttillstånd utfärdades eller att den allvarliga säkerhetsbrist som Icao hade konstaterat i samband med certifieringen av lufttrafikföretag i Angola faktiskt hade åtgärdats. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag även fortsättningsvis ska föras upp i bilaga A.

(31) INAVIC angav vidare att det hade certifierat ett nytt lufttrafikföretag, nämligen: FLY540 den 31 januari 2011. Det finns dock inget bevis för att tillräckliga undersökningar hade utförts innan dessa nya drifttillstånd lämnades eller att den allvarliga säkerhetsbrist som Icao hade konstaterat i samband med certifieringen av lufttrafikföretag i Angola faktiskt hade åtgärdats. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag ska föras upp i bilaga A.

(32) INAVIC meddelade slutligen att omcertifieringsprocessen fortfarande pågår för följande fyra lufttrafikföretag: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO och MAVEWA. Processen, som skulle ha avslutats före 2010 års utgång, försenades till den 15 april 2011, den dag som INAVIC har angett att dessa lufttrafikföretag ska avbryta sina flygningar om de inte har omcertifierats i enlighet med Angolas flygsäkerhetsbestämmelser. På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras att dessa lufttrafikföretag liksom övriga lufttrafikföretag som faller under INAVIC:s ansvarsområde även fortsättningsvis bör föras upp i bilaga A.

(33) Kommissionen uppmanar INAVIC att med fasthet slutföra omcertifieringen av de angolanska lufttrafikföretagen med beaktande av eventuella säkerhetsbrister som konstateras i samband med detta förfarande. Kommissionen uppmanar också INAVIC att samarbeta till fullo med Icao för att validera de framsteg som görs vad gäller genomförandet av dess plan för avhjälpande åtgärder, om så är möjligt och i tillämpliga fall, i form av ett samordnat valideringsbesök på plats.

Lufttrafikföretag från Kambodja

(34) Efter sin senaste rapport om läget i Kambodja [1] har de berörda myndigheterna i landet (SSCA) informerat att de verkställighetsåtgärder som har vidtagits för att avhjälpa de brister som fastställdes vid Icao:s granskningar har lett till att alla drifttillstånd som hade utfärdats till lufttrafikföretag som var certifierade i Kambodja vid tidpunkten för Icao:s granskning har återkallats.

(35) De bekräftade framför allt att Siem Reap International Airways drifttillstånd hade dragits in den 10 oktober 2010. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att detta lufttrafikföretag bör strykas från bilaga A.

(36) Easa rapporterade om besöket för att tillhandahålla tekniskt stöd som genomfördes i januari 2011 för att hjälpa till med kapacitetsuppbyggande vid de behöriga myndigheterna i Kambodja. Easa bekräftade att de behöriga myndigheterna i Kambodja har gjort betydande framsteg när det gäller åtgärdandet av de brister som Icao har konstaterat. De har framför allt helt och hållet arbetat om luftfartslagstiftningen och de interna förfarandena för inledande och kontinuerlig tillsyn av företag, vilket bereder vägen för tillsyn i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Kommissionen är medveten om de betydande ansträngningar som SSCA har gjort för att uppfylla de internationella säkerhetsnormerna och vikten av de verkställighetsåtgärder som har vidtagits i detta hänseende.

[1] Förordning (EU) nr 590/2010 av den 5 juli 2010, EUT L 170, 6.7.2010, s. 12.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

(37) Alla lufttrafikföretag som certifierats i Demokratiska republiken Kongo är belagda med totalt verksamhetsförbud i gemenskapen och uppförda i bilaga A. Det finns bevis för att de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo den 7 januari 2011 har beviljat operativ licens till lufttrafikföretaget Korongo Airlines.

(38) Kommissionen har inlett samråd med de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo för att få klarhet i läget beträffande detta lufttrafikföretag och myndighetens tillsyn. De behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo har inte kunnat besvara dessa frågor.

(39) Då det inte finns några bevis för att det skulle ha förekommit några förändringar vad gäller den kapacitet som de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo har för att se till att det görs tillsyn av att samtliga lufttrafikföretag som beviljas drifttillstånd i landet iakttar gällande säkerhetsnormer gör kommissionen, på grundval av de gemensamma kriterierna, bedömningen att Korongo Airlines bör föras upp i bilaga A.

Georgiska lufttrafikföretag

(40) Det finns bevis för att det vid Safa-rampinspektioner [1] av luftfartyg från vissa lufttrafikföretag registrerade i Georgien konstaterades flera större brister. De behöriga myndigheterna i Georgien (United Transport Administration – UTA) överlämnade information avseende de verkställighetsåtgärder som vidtagits beträffande drifttillstånden för dessa liksom för andra lufttrafikföretag. Enligt informationen hade följande drifttillstånd återkallats: LTD Eurex Airline och JSC Tam Air återkallade den 24 november 2010, LTD Sky Way och LTD Sakaviaservice återkallade den 29 november 2010, LTD Jav Avia återkallat den 18 januari 2011, LTD Carre Aviation Georgia återkallat den 8 februari 2011, LTD Air Batumi återkallat den 17 mars 2011 och LTD Air Iberia återkallat den 4 april 2011. LTD Sun Ways drifttillstånd upphörde att gälla den 3 februari 2011 och förnyades inte.

(41) Det finns bevis för olyckor och incidenter med flera georgiska lufttrafikföretag. Det handlar till exempel om olyckan med ett luftfartyg av typen Ilyushin med registreringsnummer 4L-NGI som flögs av Sun Way som skedde i Karachi i Pakistan den 28 november 2010 och den nyligen inträffade olyckan med ett luftfartyg av typen Canadair CL 600 med registreringsnummer 4L-GAE som flögs av Georgian Airways som skedde i Kinshasa i Demokratiska republiken Kongo den 4 april 2011. Det finns också bevis för säkerhetsbrister hos luftfartyg som är registrerade i Georgien men som har importerats från länder vars lufttrafikföretag har varit föremål för verksamhetsförbud i Europeiska unionen.

(42) Med anledning av dessa bevis träffade kommissionen de behöriga myndigheterna i Georgien den 22 mars 2011. Dessa lämnade den 22, 25, 28 och 29 mars 2011 in kompletterade dokumentation. I dokumentationen angavs att en ny oberoende byrå för civil luftfart ska inrättas från och med den 15 april 2011 och att ett antal luftfartyg har avregistrerats [2] till följd av översynen av reglerna för statlig registrering och utfärdande av luftvärdighetscertifikat till georgiska civila luftfartyg.

(43) De behöriga myndigheterna i Georgien yttrade sig muntligt inför flygsäkerhetskommittén den 5 april 2011. De bekräftade då att ett antal drifttillstånd hade återkallats och att 29 av de 79 luftfartygen i det statliga registret hade strukits. Vidare informerade de behöriga myndigheterna i Georgien om de avhjälpande åtgärder som vidtagits till följd av Icaos USOAP-granskning 2007 och lade fram ett reformprogram för att harmonisera luftfartslagstiftningen med EU:s regelverk till följd av avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum. Dessa insatser stöds av olika initiativ så som samverkansprogram och tekniskt stöd till UTA inom ramen för Traceca-programmet (transportkorridor Europa–Kaukasien–Asien).

(44) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade de framsteg som UTA hade gjort, dess vilja att tillhandahålla tydlig information och till ett nära samarbeta för att avhjälpa de skillnader som finns och det faktum att ytterligare reformer planeras i en nära framtid. Kommissionen kommer att fortsätta det nära samarbetet med de behöriga myndigheterna i Georgien i deras insatser för att modernisera säkerhetssystemet för landets civila luftfart.

[1] Följande Safa-inspektioner: AESA-E-2010-255; AESA-E-2010-328; BCAA-2010-134; CAA-NL-2010-20 DGAC/F-2010-1024; DGAC/F-2010-1708; MOTLUX-2010-19.

[2] Följande luftfartyg avregistrerades under perioden 13 augusti 2010–23 mars 2011: två AN-12 med registreringsnummer 4L-GLU och 4L-FFD och fyra IL-76 med registreringsnummer 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE som flögs av Sky Way; två IL-76 med registreringsnummer 4L-GLR och 4L-GLK och två AN-12 med registreringsnummer 4L-GLT och 4L-GLN som flögs av Sakaviaservice; tre IL-76 med registreringsnummer 4L-GLM, 4L-MGC och 4L-MGM som flögs av Sun Way; ett IL-76 med registreringsnummer 4L-AWA som flögs av Air West; tre AN-12 med registreringsnummer 4L-IRA, 4L-HUS och 4L-VAL som flögs av Air Victor Georgia; ett AN-12 med registreringsnummer 4L-PAS som flögs av Transaviaservice; ett AS-350B3 med registreringsnummer 4L-GGG som flögs av Aviaservice; ett AN-28 med registreringsnummer 4L-28001 som flögs av Georgian Aviation University; ett YAK-40 med registreringsnummer 4L-AAK som flögs av Tam Air; ett B-737 med registreringsnummer 4L-TGM som flögs av Georgia Airways; ett AN-26 med registreringsnummer 4L-JAV som flögs av Jav Avia; ett AN-12 med registreringsnummer 4L-BKN som flögs av Fly Adjara; två AN-26 med registreringsnummer 4L-GST och 4L-GSS som flögs av Carre Aviation Georgia; ett B-747 med registreringsnummer 4L-KMK som flögs av Eurex Airways; ett SAAB 340 med registreringsnummer 4L-EUI som flögs av Georgian International Airlines och ett MI-8T med registreringsnummer 4L-BGA som flögs av Tisheti.

(45) Medlemsstaterna ska se till att de rampinspektioner som görs av luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag som är registrerade i Georgien i syfte att kontrollera att de faktiskt uppfyller relevanta säkerhetsnormer intensifieras i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 351/2008 ([1]) så att det finns underlag för en ny bedömning av det här fallet vid flygsäkerhetskommitténs nästa möte.

Lufttrafikföretag från Indonesien

(46) I enlighet med förordning (EU) nr 590/2010 ([2]) har kommissionen fortsatt samråden med de behöriga myndigheterna i Indonesien om de åtgärder som dessa har vidtagit för att förbättra luftfartssäkerheten i Indonesien och se till att de tillämpliga säkerhetsnormerna iakttas.

(47) De behöriga myndigheterna i Indonesien deltog i en videokonferens med kommissionen den 11 mars 2011 och meddelade att alla lufttrafikföretag certifierade i Indonesien, med undantag av Wing Air, hade omcertifierats. Myndigheterna meddelade vidare att bara 9 % av luftfartygsflottan som flyger i Indonesien fortfarande saknar den Icao-utrustning som krävs och att de hade utfärdat ett undantag som tillät flygningar till slutet av 2011 men att luftfartyg som efter det datumet inte hade den utrustningen skulle beläggas med startförbud.

(48) Flygsäkerhetskommittén noterar denna utveckling och uppmuntrar de behöriga myndigheterna i Indonesien att fortsätta arbetet med att öka tillsynen av de lufttrafikföretag för vilka de har rättsligt ansvar.

(49) De behöriga myndigheternas i Indonesien begärde att de rena fraktlufttrafikföretagen Cardig Air, Republic Express, Asia Link och Air Maleo skulle tas bort från listan, och överlämnade dokumenterad bevisning för att dessa företags flygningar var begränsade till enbart frakt och uteslöt passagerartransport, och att dessa myndigheter vidtog tillräckliga verkställighetsåtgärder för att begränsa företagens drifttillstånd och därigenom undanta flygningar till och från Europeiska unionen.

(50) På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att de indonesiska lufttrafikföretagen Cardig Air, Republic Express, Asia Link och Air Maleo bör strykas från bilaga A.

Israeliska lufttrafikföretag

Sun D'Or

(51) Till följd av Easas analys av resultaten av de rampinspektioner som utförts på luftfartyg som lufttrafikföretaget Sun D'Or, certifierat i Israel, använder för flygningar till EU sedan 2008, som avslöjade upprepad allvarlig bristande överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer, inledde kommissionen formella samråd med behöriga myndigheter och hörde lufttrafikföretaget den 16 mars 2010. Av samråden framkom att lufttrafikföretaget inte var ordentligt certifierat av de behöriga myndigheterna i Israel. Det innehade ett drifttillstånd trots att det inte kunde visa att det i samband med de flygningar det var ansvarigt för garanterade säker drift av luftvärdiga luftfartyg (underhåll och verksamhetskontroll skedde utanför företaget). Företaget kunde dessutom inte visa att det hade vidtagit lämpliga avhjälpande och korrigerande åtgärder för att finna en hållbar lösning på de olika brister som framkommit i samband med Safa-rampinspektioner. Samrådet kunde således inte säkerställa att lufttrafikföretaget uppfyller relevanta säkerhetsnormer.

(52) Till följd av samråden med kommissionen och Easa och ytterligare samråd med lufttrafikföretaget beslutade Israels behöriga myndigheter att återkalla Sun D'Ors drifttillstånd den 1 april 2011. Detta ledde till att alla luftfartyg därefter fördes upp på drifttillståndet för ett annat israeliskt lufttrafikföretag och att Sun D'Or nu enbart är aktivt med biljettförsäljningsverksamhet.

(53) Israels behöriga myndigheter uppmanades att yttra sig om tillsynen av detta lufttrafikföretag inför flygsäkerhetskommittén vilket de gjorde den 6 april 2011. De angav då att Sun D'Or inte skulle (om)certifieras. De informerade också om sina insatser för att öka sin tillsynskapacitet och för att modernisera Israels säkerhetssystem.

(54) På grundval av de gemensamma kriterierna gjordes därför bedömningen att det inte föreligger något behov av ytterligare åtgärder.

Israir

(55) Till följd av Easas analys av resultaten av de rampinspektioner som utförts på luftfartyg som lufttrafikföretaget Israir, certifierat i Israel, använder för flygningar till EU sedan 2008, som avslöjade upprepad allvarlig bristande överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer, inledde kommissionen formella samråd med behöriga myndigheter och frågade ut lufttrafikföretaget den 16 mars 2010. Av samrådet framkom att lufttrafikföretaget hade vidtagit en rad strukturella åtgärder i syfte att säkerställa att det på ett hållbart sätt uppfyller relevanta säkerhetsnormer. Lufttrafikföretaget bytte ut ledningen (befattningshavare) i syfte att effektivt införa en säkerhetsstrategi på grundval av ett säkerhetsstyrningsystem. Det avlägsnade tre luftfartyg av typen Airbus A-320 (registreringsnummer 4X-ABH, 4X-ABD och 4X-ABF) från sin flotta. Dessa luftfartyg gav upphov till majoriteten av de allvarliga problem som upptäcktes i samband med Safa-rampinspektioner. Företaget utökade utbildningen för kvalificerad personal för att säkerställa att inspektioner före flygning utförs riktigt, det såg över sitt interna driftsförfaranden och införde ett nytt kvalitetssäkringssystem jämte ett system för kvalitetsgarantigranskning,

([1]) EUT L 109, 19.4.2008, s. 7.
([2]) EUT L 170, 6.7.2010, s. 9.

det gjorde en fullständig översyn av sin markverksamhetsmanual och sin underhållsmanual och införde en modern manual för driftledningscentraler.

(56) Med anledning av dessa förändringar och mot bakgrund av yttrandet från Israels behöriga myndigheter inför flygsäkerhetskommittén den 6 april 2011 görs bedömningen att lufttrafikföretaget kontinuerligt kan förbättra sitt resultat. Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att Israir uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Lufttrafikföretag från Kazakstan

(57) De behöriga myndigheterna i Kazakstan meddelade kommissionen att man håller på med en ambitiös reform av luftfartssektorn som inleddes 2009 i syfte att förbättra flygsäkerheten. Efter antagandet av en ny lag för civil luftfart i juli 2010 håller mer än 100 specifika luftfartsbestämmelser på att utarbetas varav de flesta har redan antagits. Behöriga myndigheter är nu i färd med att bygga upp kapaciteten genom att anställa fler kvalificerade inspektörer. Fler rekryteringar kommer att göras under kommande månader.

(58) Kazakstans behöriga myndigheter meddelade att de fortsatte att vidta verkställighetsåtgärder, och att de hade återkallat drifttillståndet för följande lufttrafikföretag: Air Flamingo, Almaty Aviation, Atyrau Aye Zholy, Arkhabay; Asia Continental Avialines, Centr Pankh, Kazavia National Airlines, Kokhshetau Airlines, Orlan 2000 och Zherzu Avia.

(59) Kazakstans behöriga myndigheter uppgav och tillhandahöll bevis för att dessa lufttrafikföretag inte längre bedriver kommersiell lufttransport och inte längre innehar någon giltig operativ licens för detta. De betraktas således inte längre som lufttrafikföretag i den mening som avses i artikel 2 a i förordning (EG) nr 2111/2005. Med hänsyn till detta och på grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa tio lufttrafikföretag ska strykas från bilaga A.

(60) Kazakstans behöriga myndigheter informerade också att de hade omprövat lufttrafikföretaget KazAirWest, vars drifttillstånd tidigare hade återkallats, och utfärdat ett nytt drifttillstånd till detta lufttrafikföretag. På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att detta lufttrafikföretag även fortsättningsvis bör föras upp i bilaga A.

(61) Kommissionen välkomnar de ambitiösa reformerna av det civila luftfartssystemet som myndigheterna i Kazakstan inlett och uppmanar dem att beslutsamt fortsätta ansträngningarna att genomföra den plan för avhjälpande åtgärder som överenskommits med Icao. Man bör framför allt inrikta sig på de allvarliga säkerhetsproblem som fortfarande inte är lösta och på omcertifieringen av samtliga operatörer som man har tillsynsansvar för. Kommissionen är beredd att, när tiden är mogen och med hjälp av Easa och medlemsstaterna, genomföra en utvärdering på plats för att kontrollera de framsteg som gjorts i fråga om genomförandet av handlingsplanen.

Lufttrafikföretag från Kirgizistan

(62) De behöriga myndigheterna i Kirgizistan informerade kommissionen om att drifttillstånden för följande fyra lufttrafikföretag Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) och Sky Gate International (SGD) drogs in under 2009 och 2010 och att Icao återkallade deras Icao-koder. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag bör strykas från bilaga A.

(63) De behöriga myndigheterna i Kirgizistan informerade också kommissionen om att drifttillståndet för tre andra lufttrafikföretag, Itek Air, Trast Aero och Asian Air, hade dragits in, men lade inte fram några bevis för detta. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag även fortsättningsvis ska föras upp i bilaga A.

(64) Eftersom kommissionen hittills inte fått några bevis för att fullständiga nödvändiga avhjälpande åtgärder vidtagits av övriga lufttrafikföretag som certifierats i Kirgizistan och de myndigheter som har tillsynsansvar för dessa lufttrafikföretag, bedömer kommissionen på grundval av de gemensamma kriterierna i dagsläget att dessa lufttrafikföretag även fortsättningsvis ska föras upp i bilaga A.

(65) Kommissionen uppmanar de behöriga myndigheterna i Kirgizistan att fortsätta sina ansträngningar för att åtgärda de brister som konstaterats i samband med den kontroll som Icao genomförde i april 2009 inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (*Universal Safety Oversight Audit Programme*, USOAP). Då man kommit tillräckligt långt med den handlingsplan som lämnats till Icao är kommissionen beredd att göra en utvärdering på plats av läget med hjälp av Easa och medlemsstaterna. Syftet med detta besök skulle vara att kontrollera hur behöriga myndigheter och de företag som faller under deras tillsynsansvar tillämpar gällande säkerhetsbestämmelser.

Air Madagascar

(66) Det finns bevis för ett flertal säkerhetsbrister hos Air Madagascar, som certifierats i Madagaskar. Bristerna konstaterades av behöriga myndigheter i Frankrike vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet. Luftfartygen av typen B-767 får avsevärt sämre resultat än lufttrafikföretagets övriga luftfartyg. Antalet brister vid varje Safa-inspektion, att bristerna konstaterats vid upprepade tillfällen och det faktum att läget har blivit värre sedan 2010 tyder på allvarliga säkerhetsproblem.

(67) Icao genomförde en granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit) i februari 2008 och rapporterade ett stort antal betydande brister när det gäller Madagaskars civila luftfartsmyndigheters förmåga att utöva tillsynsansvar för flygsäkerheten.

(68) Kommissionen inledde den 28 februari 2011, mot bakgrund Safa-inspektionerna och resultatet av Icao:s granskningsrapporter, formella samråd med behöriga myndigheter i Madagaskar varvid man uttryckte allvarlig oro för säkerhetsaspekterna kring Air Madagascars flygverksamhet och uppmanade företaget och de behöriga myndigheterna att i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005 vidta åtgärder för att ta itu med de säkerhetsbrister Icao konstaterat, och på ett tillfredsställande sätt åtgärda de brister som konstaterats vid Safa-inspektionerna.

(69) Den 16 mars 2011 träffade kommissionen Madagaskars civila luftfartsmyndigheter och företrädare för Air Madagascar i syfte att få bekräftat att båda har vidtagit åtgärder för att åtgärda de säkerhetsbrister som konstaterats under Safa-inspektionerna eller att de åtminstone har vidtagit lämpliga åtgärder för att mildra de konstaterade säkerhetsbristerna. Tyvärr kunde de uppgifter som presenterades vid detta möte varken visa att det hade genomförts en omfattande analys av de underliggande orsakerna, att företaget hade genomfört en solid handlingsplan för avhjälpande och förebyggande åtgärder eller att myndigheterna tillämpade ett lämpligt program för säkerhetstillsyn. Följaktligen inbjöds Madagaskars civila luftfartsmyndigheter och lufttrafikföretaget Air Madagascar att klargöra situationen vid flygsäkerhetskommitténs möte i april 2011.

(70) Air Madagascar och Madagaskars behöriga myndigheter hördes av flygsäkerhetskommittén den 5 april 2011. Air Madagascar lade fram en ytterligare förstärkt handlingsplan med avhjälpande och förebyggande åtgärder baserad på en solid analys av de grundläggande orsakerna, men kunde inte framlägga bevis för att dessa åtgärder hittills hade gett några resultat.

(71) Samtidigt som kommittén välkomnade de positiva insatser som lufttrafikföretaget hade gjort uttryckte den sin oro för att det fortfarande förekom allvarliga brister när det gäller fortsatt luftvärdighet för alla luftfartyg som Air Madagascar flyger. Lufttrafikföretaget accepterade bristerna rörande dess luftfartyg av typen Boeing B-767. Det ansåg att de åtgärder som vidtogs för tillfället skulle vara tillräckliga för att mildra säkerhetsriskerna för resten av dess flotta, till följd av lägre flygfrekvens och/eller dessa luftfartygs ålder.

(72) Kommittén noterade att lufttrafikföretaget gjort ansträngningar för att finna hållbara lösningar för de säkerhetsbrister som konstaterats under Safa-inspektionerna och uppmanade de behöriga myndigheterna i Madagaskar att utöka sin tillsyn i syfte att så snart som möjligt säkerställa ett effektivt genomförande av lufttrafikföretagets handlingsplan med avhjälpande och förebyggande åtgärder.

(73) Med tanke på de talrika och upprepade säkerhetsbrister som uppdagats vid rampinspektioner av luftfartyg av typen Boeing B-767 som används av Air Madagascar, företagets hittills bristande förmåga att genomföra en lämplig handlingsplan med avhjälpande och förebyggande åtgärder och Madagaskars behöriga myndigheters bristande förmåga att utöva fullgod säkerhetstillsyn över detta lufttrafikföretags flygningar, anser kommissionen, efter utlåtandet från flygsäkerhetskommittén, att lufttrafikföretaget inte ska tillåtas att flyga på EU med sina luftfartyg av typen Boeing B-767. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Air Madagascar bör införas i bilaga B och dess verksamhet begränsas i form av ett förbud att använda alla luftfartyg av typen Boeing B-767. Lufttrafikföretaget ska tillåtas flyga på EU med de andra luftfartygstyper som deras drifttillstånd omfattar, i enlighet med bilaga B.

(74) Medlemsstaterna kommer fortsättningsvis att kontrollera att Air Madagascar uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Lufttrafikföretag från Moçambique

(75) Det finns klara belägg för att den myndighet som ansvarar för säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Moçambique saknar förmåga att tillämpa relevanta säkerhetsnormer och se till att de efterlevs, vilket framgår av resultaten av den granskning som Icao utförde inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP) i januari 2010. Vid denna granskning påpekades ett stort antal allvarliga brister när det gäller Moçambiques civila luftfartsmyndigheters förmåga att utöva tillsynsansvar för flygsäkerheten. Vid tidpunkten för offentliggörandet av Icao:s slutrapport uppfylldes mer än 77 % av Icao-normerna inte på ett tillfredsställande sätt. Inom vissa kritiska områden som reglerna för kvalificerad teknisk personal var över 98 % av Icao-normerna inte genomförda i praktiken. Vad gäller åtgärdandet av säkerhetsproblem var över 93 % av Icao-normerna inte genomförda i praktiken.

(76) Efter USOAP-granskningen av Moçambique påpekade Icao för alla parter som är anslutna till Chicagokonventionen att det föreligger allvarliga säkerhetsbrister när det gäller säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som är registrerade i Moçambique [1]. Det certifieringsförfarande som tillämpas i Moçambique för utfärdande av drifttillstånd inkluderar inte tillämpliga bestämmelser i Icaos bilaga 6. De 15 lufttrafikföretagen i Moçambique, inbegripet internationella lufttrafikföretag, bedriver fortfarande sin verksamhet med drifttillstånd som utfärdats i enlighet

[1] Icaos påpekande OPS/01.

med de tidigare bestämmelserna vilka har ersatts. Moçambiques behöriga myndigheter (IACM) hade inte bedömt alla de särskilda frågor som hör till certifieringsförfarandet innan de utfärdade ett drifttillstånd och de kan inte säkerställa att alla 15 innehavare av drifttillstånd uppfyller bestämmelserna i bilaga 6 och nationella bestämmelser innan de utför internationella flygningar. ICAM har dessutom inte genomfört några inspektioner av lufttrafikföretag på över två år.

(77) Det finns bevis för att de behöriga myndigheterna i Moçambique inte är i stånd att på ett tillfredsställande sätt åtgärda de brister som Icao konstaterat. Detta framgår av det faktum att Icao inte godtog en betydande del av den handlingsplan med avhjälpande åtgärder som har föreslagits av dessa myndigheter för att avhjälpa de brister som Icao konstaterat. Detta gäller framför allt de allvarliga säkerhetsproblem som Icao konstaterat, som fortfarande är olösta. De behöriga myndigheterna i Moçambique meddelade vidare att genomförandet av handlingsplanerna för avhjälpande åtgärder hade försenats.

(78) Med beaktande av resultatet av Icao:s USOAP-granskning inledde kommissionen samråd med Moçambique behöriga myndigheter (IACM) i mars 2010 och gav uttryck för allvarliga tvivel på huruvida verksamheten vid de lufttrafikföretag som certifierats i landet kan anses vara säker; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna vidtagit för att åtgärda de brister som konstaterats av Icao.

(79) IACM lämnade mellan april 2010 och april 2011 in dokumentation och yttrade sig inför flygsäkerhetskommittén den 6 april 2011. IACM berättade att efter det att de hade överlämnat planen med avhjälpande åtgärder till Icao hade påbörjat de första skedena i dess genomförande. De berättade framför allt att en reform av IACM är på gång i syfte att betydligt stärka dess oberoende och tillsynskapacitet, och att i avvaktan på rekrytering av tillräckligt med kvalificerade inspektörer hade IACM ingått kontrakt med externa konsulter till stöd för tillsynsverksamheten. Enligt flygsäkerhetskommittén överlämnade IACM inte tillräckligt med bevis för att IACM självt för närvarande har tillräckliga resurser för att säkerställa tillsynen över alla lufttrafikföretag som är certifierade i Moçambique. De meddelade att 13 lufttrafikföretag är certifierade i Moçambique och att de med stöd av konsulterna har kunnat omcertifiera åtta av dem under 2010 i enlighet med Moçambiques lagstiftning om civil luftfart, inbegripet tre lufttrafikföretag som utför internationella flygningar – Mozambique Airlines, Mozambique Express och Trans Airways. Enligt flygsäkerhetskommittén tillhandahöll de dock inga bevis för att dessa lufttrafikföretag är föremål för kontinuerlig tillsyn i enlighet med tillämpliga säkerhetsnormer. De bekräftade slutligen att fem lufttrafikföretag, för vilka det angivits att de bara utför inrikes flygningar, fortsätter att bedriva sin verksamhet med drifttillstånd som utfärdades i enlighet med de tidigare bestämmelserna som har ersatts. IACM tillhandahöll dock inte dessa drifttillstånd. Det allvarliga säkerhetsproblem som Icao konstaterat i fråga om detta är fortfarande inte löst.

(80) Mozambique Airlines (LAM) lämnade in skriftlig information och yttrade sig inför flygsäkerhetskommittén den 6 april 2011. Företaget bekräftade att det hade omcertifierats den 6 april 2010 i enlighet med Moçambiques lagstiftning om civil luftfart. Drifttillståndet som gick ut den 5 april förnyades av ICAM den 6 april 2011 med en begränsning i form av förbud att utföra inflygningar med dålig sikt enligt Cat III, eftersom det bekräftades att lufttrafikföretaget inte hade tillstånd att utföra sådana inflygningar. Mozambique Express (MEX) lämnade in skriftlig information och yttrade sig inför flygsäkerhetskommittén den 6 april 2011. MEX bekräftade att det omcertifierades i april 2010 i enlighet med Moçambiques lagstiftning om civil luftfart utan att vara utrustad med E-GPWS (TAWS).

(81) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén är medvetna om de ansträngningar som görs för att reformera det civila luftfartssystemet i Moçambique och om de första åtgärder som vidtagits för att ta itu med de säkerhetsbrister som rapporterats av Icao. På grundval av de gemensamma kriterierna och i väntan på att man på ett effektivt sätt ska vidta erforderliga avhjälpande åtgärder för att ta itu med de brister som Icao konstaterat, och framför allt de allvarliga säkerhetsbristerna, anser kommissionen att Moçambiques behöriga myndigheter i dagsläget inte kan tillämpa och genomföra nödvändiga säkerhetsnormer när det gäller de lufttrafikföretag som faller under deras myndighetskontroll. Följaktligen bör samtliga lufttrafikföretag som är certifierade i Moçambique omfattas av verksamhetsförbud och föras upp i bilaga A.

(82) De behöriga myndigheterna i Portugal rapporterade att de hade gått med på att tillhandahålla tekniskt stöd till de behöriga myndigheterna i Moçambique och började med detta. Det tekniska stödet kommer framför allt att omfatta utbildning av kvalificerad personal och förfaranden i fråga utövande av tillsyn.

(83) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén uppmanar Moçambique att fortsätta att till fullo samarbeta med Icao i syfte att fastställa en lämplig plan med avhjälpande åtgärder för att åtgärda de brister som Icao konstaterat, och bekräfta de framsteg som görs i genomförandet av planen genom ett samordnat valideringsbesök (*Coordinated Validation Mission*, ICVM) när tiden är mogen. Kommissionen är beredd att, när tiden är mogen och med hjälp av Easa och medlemsstaterna, tillhandahålla tekniskt stöd om så behövs.

(84) När det finns bevis för att man kommit tillräckligt långt med den handlingsplan som lämnats till Icao är kommissionen beredd att göra en ny bedömning av läget efter att flygsäkerhetskommittén lämnat sin synpunkt.

Lufttrafikföretag från Ryssland

(85) Efter besök av kommissionen till Ryssland i december 2010 överlämnade de behöriga ryska myndigheterna uppgifter avseende drifttillstånden för vissa ryska lufttrafikföretag vars resultat i samband med Safa-rampinspektioner visade på flera allvarliga brister per inspektion. I samband med samråd med dessa myndigheter den 8 mars åtog de sig att överlämna följande uppgifter till kommissionen: a) uppgifter om resultaten av de ryska myndigheternas tillsynsverksamhet över de ryska lufttrafikföretag som angivits, b) uppgifter dessa luftföretags genomförande av avhjälpande åtgärder för att lösa de problem som fastställts i samband med Safa-rampinspektioner, c) en förteckning över drifttillstånd för vissa ryska lufttrafikföretag som flyger på EU.

(86) På grundval av den information som de ryska behöriga myndigheterna lämnat uppfyller följande luftfartyg, vilka finns upptagna i drifttillstånden för vissa lufttrafikföretag, för närvarande inte Icao:s normer och flygsäkerhetskommittén uppmanar kommissionen att med hjälp av de ryska myndigheterna klargöra dessa luftfartygs internationella verksamhet:

a) Aircompany Yakutia: luftfartyg Antonov AN-140 med registreringsnummer RA-41250; AN-24RV med registreringsnummer RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; RA-47363; AN-26 med registreringsnummer RA-26660, luftfartyg Tupolev TU-154M med registreringsnummer RA-85007, RA-85707 och 85794.

b) Atlant Soyuz: luftfartyg Tupolev TU-154M med registreringsnummer RA-85672 och RA-85682, som tidigare flugit för Atlant Soyuz, flyger för närvarande för andra lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland.

c) Gazpromavia: luftfartyg Tupolev TU-154M med registreringsnummer RA-85625 och RA-85774; Yakovlev Yak-40 med registreringsnummer RA-87511, RA- 88300 och RA-88186; Yak-40K med registreringsnummer RA-21505, RA-98109 och RA-8830; Yak-42D med registreringsnummer 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 RA-04116.

d) Kavminvodyavia: luftfartyg Tupolev TU-154B med registreringsnummer RA-85494 och RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: luftfartyg av typen TU-154M RA-85672 tidigare på Krasnoyarsky Airlines drifttillstånd, vilket drogs in 2009, används nu av Atlant Soyuz. Luftfartyget av samma typ med registreringsnummer RA-85682 flyger i dag för andra lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland.

f) Kuban Airlines: luftfartyg Yakovlev Yak-42 med registreringsnummer RA-42331, RA-42350, RA-42538 och RA-42541.

g) Orenburg Airlines: luftfartyg Tupolev TU-154B med registreringsnummer RA-85602; 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).

h) Moscovia Airlines: luftfartyg Antonov AN-12 RA-12193 och RA-12194.

i) Tatarstan Airlines: luftfartyg Yakovlev Yak-42D med registreringsnummer RA-42374 och RA-42433.

j) Ural Airlines: luftfartyg Tupolev TU-154B med registreringsnummer RA-85508 (luftfartyg RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 och RA-85432 är för närvarande inte i trafik av finansiella skäl).

k) UTAir: luftfartyg Tupolev TU-154M med registreringsnummer RA-85733, RA-85755, RA-85806 och RA-85820; alla (24) TU-134, RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 och RA-65977, luftfartygen RA-65143 och RA-65916 flyger i dag för ett annat ryskt lufttrafikföretag, alla (1) TU-134B, RA-65726; alla (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (flyger för närvarande inte av finansiella skäl), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 och RA-88280, luftfartygen RA-87292 och RA-88244 av samma typ har tagits ur drift, 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); luftfartygen av typen AN-24B RA-46388 och RA-87348 är inte i trafik av finansiella skäl; luftfartygen RA-46267 och RA-47289 och av typen AN-24RV RA-46509, RA-46519 och RA-47800 flyger i dag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

l) Rossija (STC Russia): luftfartyg Tupolev TU-134 med registreringsnummer RA-65979, luftfartygen RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 och RA-65555 flyger i dag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; luftfartyg Ilyushin IL-18 med registreringsnummer RA-75454 flyger i dag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; luftfartyg Yakovlev Yak-40 med registreringsnummer RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 och RA-88200 flyger i dag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

m) Russair: luftfartyg Tupolev TU-134A med registreringsnummer RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 och RA-65691.

n) Kosmos: luftfartyg Tupolev TU-134-A3 med registreringsnummer RA-65805,RA-65010, RA-65097, RA-65557, RA-65566, TU-134-B med registreringsnummer RA-65574.

o) The 224th-Flight Unit State Airlines: luftfartyg Ilyushin IL-76MD med registreringsnummer RA-76638 och RA-78750.

p) Daghestan Airlines: luftfartyg Tupolev TU-134B med registreringsnummer RA-65569.

q) Kogalymavia: luftfartyg Tupolev TU-134A3 med registreringsnummer RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 och RA-65944; Tupolev TU-154B2 med registreringsnummer RA-85522.

(87) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterar den information som de behöriga myndigheterna i Ryssland har lämnat och kommer att följa upp att de säkerhetsbrister som konstaterats åtgärdas på ett hållbart sätt genom fortsatta tekniska samråd med behöriga myndigheter i Ryssland.

(88) Samtidigt kommer medlemsstaterna även fortsättningsvis att kontrollera att ryska lufttrafikföretag faktiskt efterlever nödvändiga säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på dessa lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008. Kommissionen kommer också att nära följa de åtgärder som vidtas.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(89) Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) begärde att få framföra sin synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 9 november 2010 och lämnade i förväg skriftlig information. Det meddelade vidare att efter deras satsning på att förnya sin luftfartygsflotta används inte längre luftfartyg av typen DC-9 51. Lufttrafikföretaget meddelade också att det hade omcertifierades i januari 2011 av den ukrainska civila luftfartsmyndigheten (UKR SAA) och att det då fick ett drifttillstånd som är giltigt i två år.

(90) UMAir tillhandahöll också dokumentation avsedd att visa att alla avhjälpande åtgärder som härrör från EU:s besök i maj och oktober 2009 hade avslutats. Vidare tillhandahöll företaget information avseende kontrollen av hur genomförandet av de avhjälpande åtgärder som vidtagits för att ta itu med de brister som konstaterats i samband med UKR SAA:s tillsyn fortskrider. Det har också lämnat en undersökningsrapport avseende en allvarlig incident som skedde i Beirut den 21 september 2010. Enligt denna rapport berodde den nödlandning som ett luftfartyg av typen DC-9-51 med registreringsnummer UR-CBY gjorde kort efter start på att motorerna stängts av till följd av fågelkollision. Av rapporten framkom också att det i UMAirs driftsmanual inte fanns några instruktioner för hur man ska agera med en kritisk motor ur funktion.

(91) Med anledning av att rapporten från den rampinspektion som utfördes i EU [1] den 28 februari 2011 på luftfartyget UR-CHN som flygs av lufttrafikföretaget visade på allvarliga brister, begärde kommissionen ytterligare information från lufttrafikföretaget. Till följd av denna begäran överlämnade lufttrafikföretaget dokumentation om driftsspecifikationer och luftvärdighetscertifikat för luftfartyget MD83 med registreringsnummer UR-CHN, som visade att det är utrustat med den obligatoriska utrustning som Icao föreskriver.

(92) Lufttrafikföretaget inbjöds till ett tekniskt möte den 25 mars 2011 för att klargöra kvarstående frågor. Under och efter mötet tillhandahöll de uppgifter om resultatet från interna granskningar, inspektioner och rampinspektioner och de motsvarande avhjälpande åtgärder som vidtagits och angav att dess nuvarande driftsmanual innehöll alla de normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden som krävs och föreskriver regelbundet återkommande utbildning i simulatorer.

(93) UKR SAA begärde att få yttra sig inför flygsäkerhetskommittén och detta skedde den 6 april 2011 då det beskrev hur inspektioner och kontroller genomförs och hur rapporteringen av hur de lufttrafikföretag som står under deras säkerhetstillsyn, inbegripet UMAir, genomför avhjälpande åtgärder. UKR SAA bekräftade att UMAir hade åtgärdat alla brister som konstaterats vid EU:s besök i maj och oktober 2009. UKR SAA anförde också att det fortsatte att fullgöra sina förpliktelser som registerstat och operatörens hemmastat vad gäller UMAirs flygningar med luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-lease).

(94) Flygsäkerhetskommittén välkomnade de förbättringar som UMAir uppnått genom genomförandet av internationella säkerhetsnormer och genom att det slutat att använda luftfartyg av typen DC-9-51, liksom de utlåtanden som UKR SAA gjort, och ansåg att detta lufttrafikföretags verksamhet inte längre behöver vara föremål för några begränsningar. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) bör strykas ur bilaga B.

(95) Medlemsstaterna kommer fortsättningsvis att kontrollera att UMAir uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

[1] SCAA-2011-30.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

(96) Trots kommissionens uppmaning har det hittills inte inkommit några uppgifter som styrker att bristerna fullt ut åtgärdats av övriga lufttrafikföretag som är uppförda på den gemenskapsförteckning som uppdaterades den 22 november 2010 och av de myndigheter som ansvarar för tillsynen av dessa lufttrafikföretag. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag även i fortsättningen ska beläggas med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).

(97) 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 19 april 2011.

För kommissionen,
på ordförandens vägnar
Siim KALLAS
Vice ordförande

BILAGA A

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
Silverback Cargo Freighters	Okänt	VRB	Republiken Rwanda
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			**Islamiska republiken Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Okänt	PIR	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, inklusive			**Republiken Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	Okänd	Republiken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiken Angola
Air Gicango	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
Diexim	007	Okänd	Republiken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänt	AFF	Republiken Benin

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ej tillämpligt	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, däribland			**Republiken Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			**Demokratiska republiken Kongo**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	ABB	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Demokratiska republiken Kongo
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Demokratiska republiken Kongo
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
Safe AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Okänt	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			**Ekvatorialguinea**
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Okänt	CEL	Ekvatorialguinea
EGAMS	Okänt	EGM	Ekvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialguinea
General work aviacion	002/ANAC	n/a	Ekvatorialguinea
GETRA - Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
UTAGE – Union de TransportE Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia och Metro Batavia, inklusive			**Republiken Indonesien**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänd	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänd	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänd	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Okänd	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänd	Republiken Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänd	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänd	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänd	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänd	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			**Republiken Kazakstan**
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Republiken Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR / avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republiken Kazakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republiken Kazakstan
Euro-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiken Kazakstan
Euro-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republiken Kazakstan
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republiken Kazakstan
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Kirgizistan**
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	36	AZZ	Republiken Kirgizistan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
Click Airways	11	CGK	Republiken Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Republiken Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	Europeiska miljöbyrån	Republiken Kirgizistan
ITEK Air	04	IKA	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
Kirgizistan	03	LYN	Republiken Kirgizistan
KIRGIZISTAN AIRLINE	Okänt	KGA	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
Sky Way air	21	SAB	Republiken Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter			**Liberia**
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive			**Republiken Gabon**

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Mauretaniens tillsynsmyndigheter, inklusive			**Islamiska Republiken Mauretanien**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Islamiska Republiken Mauretanien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, däribland			**Republiken Moçambique**
Mozambique Airlines – linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	Republiken Moçambique
Mozambique Express/MEX	02-2010	MXE	Republiken Moçambique
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03-2010	Okänd	Republiken Moçambique
Helicopteros Capital	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
CFA Moçambique	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
Unique Air Charter	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
Aerovisao de Mozambique	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
Safari Air	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
ETA Air Charter LDA	04-2010	Okänd	Republiken Moçambique
Emilio Air Charter lda	05-2010	Okänd	Republiken Moçambique
CFM-TTA sA	07-2010	Okänd	Republiken Moçambique
Aero-Servicos sarl	08-2010	Okänd	Republiken Moçambique
VR Cropsprayers lda	06-2010	Okänd	Republiken Moçambique
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Filippinerna**
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Okänd	Republiken Filippinerna
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Okänd	Republiken Filippinerna
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Okänd	Republiken Filippinerna
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Okänd	Republiken Filippinerna
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Okänd	Republiken Filippinerna
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Okänd	Republiken Filippinerna
Beacon	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Okänd	Republiken Filippinerna
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Okänd	Republiken Filippinerna
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republiken Filippinerna
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Okänd	Republiken Filippinerna
CM aero	4AN2000001	Okänd	Republiken Filippinerna
Corporate Air	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
Cyclone airways	4AN9900008	Okänd	Republiken Filippinerna
Far East Aviation Services	2009013	Okänd	Republiken Filippinerna
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Okänd	Republiken Filippinerna
Huma Corporation	2009014	Okänd	Republiken Filippinerna
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Okänd	Republiken Filippinerna
Island Aviation	2009009	SOY	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER-{}-	2010022	Okänd	Republiken Filippinerna
Lion Air, Incorporated	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
Macro asia air taxi services	2010029	Okänd	Republiken Filippinerna
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
Omni aviation corp.	2010033	Okänd	Republiken Filippinerna
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republiken Filippinerna
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Okänd	Republiken Filippinerna
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Okänd	Republiken Filippinerna
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republiken Filippinerna
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Okänd	Republiken Filippinerna
Royal air charter services Inc.	2010024	Okänd	Republiken Filippinerna
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Okänd	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Okänd	Republiken Filippinerna
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Okänd	Republiken Filippinerna
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republiken Filippinerna
Subic international air charter	4AN9900010	Okänd	Republiken Filippinerna
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Okänd	Republiken Filippinerna
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Okänd	Republiken Filippinerna
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republiken Filippinerna
World aviation, corp.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
WcC Aviation Company	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
YOkota aviation, inc.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
ZenitH Air, Inc.	2009012	Okänd	Republiken Filippinerna
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republiken Filippinerna
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, däribland			**São Tomé och Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé och Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé och Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Okänd	São Tomé och Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé och Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé och Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Okänd	São Tomé och Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			**Sierra Leone**
AIR RUM, Ltd	Okänt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone

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

BILAGA B

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	Demokratiska folkrepubliken Korea
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50, 2 luftfartyg av typen Falcon 900	Hela flottan förutom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republiken Gabon
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen B-767; 4 luftfartyg av typen B-757; 10 luftfartyg av typen A319/320/321; 5 luftfartyg av typen Fokker 50	Hela flottan förutom: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Konungariket Nederländerna)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiken Ghana	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen DC8-63F	Hela flottan förutom: 9G-TOP och 9G-RAC	Republiken Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Boeing B-737-300, 2 luftfartyg av typen ATR 72-500, 1 luftfartyg av typen ATR 42-500, 1 luftfartyg av typen ATR 42-320 och 3 luftfartyg av typen DHC 6-300	Hela flottan förutom: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republiken Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorerna	Hela flottan förutom: LET 410 UVP	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336)	Komorerna
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan förutom: TR-LHP	Republiken Gabon

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
IRAN AIR [4]	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 14 luftfartyg av typen A-300, 8 luftfartyg av typen A-310, 1 luftfartyg av typen B-737	Hela flottan förutom: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamiska republiken Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL-601, 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: 3 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiken Angola

(1) Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.
(2) Air Astana får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.
(3) Gabon Airlines får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.
(4) Iran Air får trafikera Europeiska unionen med det specifika luftfartyget på de villkor som anges i skäl 69 i förordning (EU) nr 590/2010, EUT L 170, 6.7.2010, s. 15.