KOMISSION ASETUS (EY) N:o 298/2009,

annettu 8 päivänä huhtikuuta 2009,

yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta 14 päivänä joulukuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 ([1]) ja erityisesti sen 4 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Maaliskuun 22 päivänä 2006 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 474/2006 ([2]) vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitettu yhteisön luettelo lentoliikenteen harjoittajista, jotka on asetettu toimintakieltoon yhteisössä.

(2) Eräät jäsenvaltiot ovat toimittaneet asetuksen (EY) N:o 2111/2005 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti komissiolle tietoja, jotka ovat olennaisia yhteisön luettelon ajantasaistamiseksi. Asian kannalta olennaisia tietoja on saatu myös EU:n ulkopuolisilta mailta. Yhteisön luettelo olisi saatettava ajan tasalle näiden tietojen pohjalta.

(3) Komissio on ilmoittanut kaikille kyseisille lentoliikenteen harjoittajille joko suoraan, tai ellei tämä ole ollut käytännössä mahdollista, niiden valvonnasta vastaavien viranomaisten välityksellä ne olennaiset tosiseikat ja näkemykset, joiden perusteella tehdään päätös niiden asettamisesta toimintakieltoon yhteisössä tai yhteisön luetteloon sisällytetylle lentoliikenteen harjoittajalle asetetun toimintakiellon ehtojen muuttamisesta.

(4) Komissio on antanut kyseisille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden tutustua jäsenvaltioiden toimittamiin asiakirjoihin, toimittaa kirjallinen lausuntonsa ja esittää kantansa suullisesti 10 työpäivän kuluessa komissiolle sekä teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla 16 päivänä joulukuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/91 ([3]) perustetulle lentoturvallisuuskomitealle.

(5) Komissio ja erityistapauksissa eräät jäsenvaltiot ovat kuulleet kyseisten lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta vastaavia viranomaisia.

(6) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 474/2006 olisi muutettava.

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajat

(7) Joidenkin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksiin kohdistettujen SAFA-asematasotarkastusten tulosten sekä kansallisten ilmailuviranomaisten suorittamien aluekohtaisten tarkastusten seurauksena jotkut jäsenvaltiot ovat toteuttaneet tiettyjä täytäntöönpanotoimenpiteitä. Ne ovat myös ilmoittaneet komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle seuraavat toimenpiteet: Ruotsin toimivaltaiset viranomaiset ovat peruuttaneet Nordic Regionalin lentotoimintaluvan ja peruuttaneet toistaiseksi Fly Excellentin ja Aero Syncron lentotoimintaluvat; Espanjan toimivaltaiset viranomaiset ovat peruuttaneet Bravo Airlinesin lentotoimintaluvan ja sen toimiluvan; Portugalin toimivaltaiset viranomaiset ovat 22 päivänä tammikuuta 2009 poistaneet Luzairin lentotoimintaluvan peruutuksen varmistettuaan, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on toteuttanut onnistuneesti korjaavat toimet; Kreikan toimivaltaiset viranomaiset ovat 18 päivänä joulukuuta 2008 poistaneet Hellenic Imperial Airwaysin lentotoimintaluvan peruutuksen varmistettuaan, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on toteuttanut onnistuneesti korjaavat toimet ja peruuttaneet 28 päivänä tammikuuta 2009 toistaiseksi Euroair Ltd:n lentotoimintaluvan mainitun lentoliikenteen harjoittajan pyynnöstä ja peruuttaneet toistaiseksi mainitun lentoliikenteen harjoittajan jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation hyväksynnän.

Kazakstanin tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

Starline KZ

(8) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneen Starline KZ:n vakavista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Bulgarian ja muiden ECAC-valtioiden suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([4]). Näiden laiminlyöntien toistuminen viittaa järjestelmällisiin turvallisuuspuutteisiin huollon ja toiminnan alalla.

([1]) EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.
([2]) EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14.
([3]) EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4.
([4]) DGCATR-2007–357, DGCATR-2007–359, DGCATR-2008–166, BUL-2008–8 ja BUL-2008–9.

(9) Starline KZ ei ole vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Bulgarian siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole asianmukaisesti vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoon. Starline KZ on osoittanut kyvyttömyyttä korjata nämä turvallisuuspuutteet, jotka ovat edelleen ratkaisematta.

(10) Komissio on edellä mainittujen puutteiden perusteella käynnistänyt 27 päivänä tammikuuta 2009 neuvottelut Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten kanssa, tuonut näiden tietoon vakavan huolensa Starline KZ:n toiminnan turvallisuudesta ja pyytänyt asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan nojalla selvitystä toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajan näiden puutteiden korjaamiseksi toteuttamista toimista.

(11) Nämä viranomaiset eivät ole vastanneet asianmukaisesti ja viivyttelemättä komission tiedusteluun Starline KZ:n toiminnan turvallisuusnäkökohdista, sillä komissio ei ole saanut määräaikaan mennessä pyydettyjä tietoja, varsinkaan lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintalupaa ja siihen liittyviä täydellisiä toimintaspesifikaatiota, -vaatimuksia ja -rajoituksia.

(12) Starline KZ pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 24 päivänä maaliskuuta 2009. Kuulemisessa ei kuitenkaan saatu riittäviä todisteita korjaavien toimien toteuttamisesta onnistuneesti. Kuulemisen aikana Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset esittelivät komissiolle 4 päivänä helmikuuta 2009 tekemänsä päätöksen, jolla Starline KZ:n liikennöinti rajoitettiin Euroopan ulkopuoliseen ilmatilaan.

(13) Edellä esitetyn vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Starline KZ ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja, minkä vuoksi se olisi sisällytettävä liitteeseen A.

East Wing

(14) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneen East Wingin vakavista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ranskan ja Romanian suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([1]). Näiden tarkastustulosten toistuminen viittaa järjestelmällisiin turvallisuuspuutteisiin.

(15) East Wing ei ole vastannut asianmukaisesti Ranskan siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole asianmukaisesti vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoon. East Wing on osoittanut kyvyttömyyttä korjata nämä turvallisuuspuutteet, jotka ovat edelleen ratkaisematta.

([1]) DGAC/F-2007–2509, RCAARO-2008–36 ja RCAARO-2008–54.

(16) Komissio on edellä mainittujen puutteiden perusteella tuonut Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten tietoon vakavan huolensa East Wingin toiminnan turvallisuudesta ja pyytää selvitystä toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajan näiden puutteiden korjaamiseksi toteuttamista toimista.

(17) On olemassa todisteita siitä, että East Wing on jatkanut GST Aeron toimintaa. Tämä lentoliikenteen harjoittaja lisättiin liitteeseen A 22 päivänä maaliskuuta 2006 ([2]) ja poistettiin mainitusta liitteestä sen jälkeen, kun Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset olivat ilmoittaneet komissiolle sen lentotoimintaluvan peruuttamisesta maaliskuussa 2007 ([3]).

(18) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ovat ilmoittaneet rajoittaneensa 4 päivänä helmikuuta 2009 East Wingin liikennöinnin Euroopan ulkopuoliseen ilmatilaan. Nämä viranomaiset eivät ole kuitenkaan vastanneet asianmukaisesti ja viivyttelemättä komission tiedusteluun East Wingin toiminnan turvallisuusnäkökohdista, sillä ne eivät ole toimittaneet asianmukaisia todisteita lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvasta ja siihen liittyvistä täydellisistä toimintaspesifikaatioista, -vaatimuksista ja -rajoituksista.

(19) East Wing pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 24 päivänä maaliskuuta 2009. Kuulemisessa ei kuitenkaan saatu riittäviä todisteita korjaavien toimien toteuttamisesta onnistuneesti, ja siinä kävi ilmi, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole tietoinen sen Euroopan ilmatilassa liikennöintiä koskevista rajoituksista. Edellä esitetyn vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että East Wing ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja, minkä vuoksi se olisi sisällytettävä liitteeseen A.

ATMA Airlines

(20) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneen ATMA Airlinesin vakavista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Saksan, Norjan ja Turkin suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([4]). Näiden tarkastustulosten toistuminen viittaa järjestelmällisiin turvallisuuspuutteisiin.

(21) ATMA Airlines ei ole vastannut asianmukaisesti Saksan ja Norjan siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole asianmukaisesti vastannut kyseisten jäsenvaltioiden yhteydenottoon. ATMA Airlines on osoittanut kyvyttömyyttä korjata nämä turvallisuuspuutteet, jotka ovat edelleen ratkaisematta.

([2]) Maaliskuun 22 päivänä 2006 annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 johdanto-osan 38–43 kappale (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14).

([3]) Maaliskuun 5 päivänä 2007 annetun asetuksen (EY) N:o 235/2007 johdanto-osan 17 kappale (EUVL L 66, 6.3.2007, s. 3).

([4]) LBA/D-2008–13, CAA-N-2007–137 ja DGCATR-2008–25.

(22) Komissio on edellä mainittujen puutteiden perusteella tuonut Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten tietoon vakavan huolensa ATMA Airlinesiin toiminnan turvallisuudesta ja pyytää selvitystä toimivaltaisten viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajan näiden puutteiden korjaamiseksi toteuttamista toimista.

(23) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ovat ilmoittaneet rajoittaneensa 4 päivänä helmikuuta 2009 ATMA Airlinesin liikennöinnin Euroopan ulkopuoliseen ilmatilaan. Nämä viranomaiset eivät ole kuitenkaan vastanneet asianmukaisesti ja viivyttelemättä komission tiedusteluun ATMA Airlinesin toiminnan turvallisuusnäkökohdista, sillä ne eivät ole toimittaneet asianmukaisia todisteita lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvasta ja siihen liittyvistä täydellisistä toimintaspesifikaatioista, -vaatimuksista ja -rajoituksista.

(24) ATMA Airlines pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 24 päivänä maaliskuuta 2009. Kuulemisessa ei kuitenkaan saatu riittäviä todisteita korjaavien toimien toteuttamisesta onnistuneesti.

(25) Edellä esitetyn vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että ATMA Airlines ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja, minkä vuoksi se olisi sisällytettävä liitteeseen A.

Berkut Air

(26) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneen Berkut Airin vakavista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ranskan ja Romanian suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([1]). Näiden tarkastustulosten toistuminen viittaa järjestelmällisiin turvallisuuspuutteisiin.

(27) Berkut Air ei ole vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Romanian siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole asianmukaisesti vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoon. Berkut Air on osoittanut kyvyttömyyttä korjata nämä turvallisuuspuutteet, jotka ovat edelleen ratkaisematta.

(28) Komissio on edellä mainittujen puutteiden perusteella tuonut Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten tietoon vakavan huolensa Berkut Airin toiminnan turvallisuudesta ja pyytää selvitystä toimivaltaisten viranomaisten näiden puutteiden korjaamiseksi toteuttamista toimista.

(29) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat helmikuussa 2009 peruuttaneensa toistaiseksi BEK Airin (aiemmin Berkut Air) lentotoimintaluvan. Nämä viranomaiset eivät ole kuitenkaan vastanneet asianmukaisesti ja viivyttelemättä komission tiedusteluun Berkut Airin turvallisuusvalvonnasta, sillä ne eivät ole toimittaneet pyydettyjä asiakirjoja eivätkä asiakirjatodisteita toteutetuista täytäntöönpanotoimista.

(30) Edellä esitetyn vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Berkut Air ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja, minkä vuoksi se olisi sisällytettävä liitteeseen A.

Air Company Kokshetau

(31) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneen Air Company Kokshetaun vakavista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Italian suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([2]). Nämä puutteet koskevat IL-62 -tyyppisiä ilma-aluksia, joita ei ole varustettu TAWS-järjestelmällä (E-GPWS), olkavöillä, pikakäyttöisillä happinaamareilla lentopinnan 250 ylittävässä lentotoiminnassa eikä asianmukaisella pakotien valaisevalla järjestelmällä.

(32) Air Company Kokshetau ei ole vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Italian siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole asianmukaisesti vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoon. Air Company Kokshetau on osoittanut kyvyttömyyttä korjata nämä turvallisuuspuutteet, jotka ovat edelleen ratkaisematta.

(33) Komissio on edellä mainittujen puutteiden perusteella tuonut Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten tietoon vakavan huolensa Air Company Kokshetaun toiminnan turvallisuudesta ja pyytää selvitystä toimivaltaisten viranomaisten näiden puutteiden korjaamiseksi toteuttamista toimista.

(34) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle päättäneensä poistaa 13 päivänä helmikuuta 2009 IL-62M -tyyppiset ilma-alukset, joiden sarjanumerot ovat 1138234 ja 1748445, Air Company Kokshetaun lentotoimintaluvasta. Lisäksi ne ilmoittivat aikovansa peruuttaa tämän lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvan 24 päivästä maaliskuuta alkaen konkurssin vuoksi. Nämä viranomaiset eivät kuitenkaan ole vastanneet asianmukaisesti komission tiedusteluun lentotoimintaluvan peruuttamista koskevien asiakirjatodisteiden toimittamisesta.

([1]) RCAARO-2008–35, RCAARO-2008–37 ja RCAARO-2008–75.

([2]) ENAC-IT-2007–785.

(35) Edellä esitetyn vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Air Company Kokshetau ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja, minkä vuoksi se olisi sisällytettävä liitteeseen A.

Sayat Air

(36) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneen Sayat Airin vakavista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Puutteet on todettu yhden ECAC-valtion suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([1]). Nämä puutteet koskevat IL-62 -tyyppistä ilma-alusta, jota ei ole varustettu a) TAWS-järjestelmällä (E-GPWS), b) miehistölle tarkoitetuilla pikakäyttöisillä happinaamareilla, c) kelluntavälineillä eikä d) asianmukaisella pakotien valaisevalla järjestelmällä. Lisäksi ilma-alusta käytettäessä aluksessa ei ole pidetty mukana tarkistuslistoja eikä huoltotodistetta ja sen suunnistustietokanta on vanhentunut jo yli kaksi vuotta sitten.

(37) Sayat Air on osoittanut kyvyttömyyttä korjata nämä turvallisuuspuutteet, jotka ovat edelleen ratkaisematta.

(38) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset eivät ole vastanneet asianmukaisesti ja viivyttelemättä komission tiedusteluun Sayat Airin turvallisuusvalvonnasta; tämä osoittaa puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole asianmukaisesti vastannut komission yhteydenottoon, varsinkaan lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvan ja siihen liittyvien täydellisten toimintaspesifikaatioiden, -vaatimusten ja -rajoitusten osalta.

(39) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset eivät ole osoittaneet valvoneensa tätä lentoliikenteen harjoittajaa asianmukaisesti noudattaen Chicagon yleissopimuksen mukaisia velvollisuuksiaan.

(40) Edellä esitetty huomioon ottaen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Sayat Air ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja, minkä vuoksi se olisi sisällytettävä liitteeseen A.

Scat

(41) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneen Scatin vakavista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Erityisesti Yak-42 -tyyppistä ilma-alusta, jonka rekisterinumero on UP-Y4205, ei ole varustettu TAWS-järjestelmällä (E-GPWS) ICAOn määräysten mukaisesti. Puutteet on todettu yhden ECAC-valtion suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([2]).

(42) Komissio on edellä mainittujen puutteiden perusteella tuonut Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten tietoon vakavan huolensa Scatin toiminnan turvallisuudesta ja pyytää selvitystä toimivaltaisten viranomaisten näiden puutteiden korjaamiseksi toteuttamista toimista.

([1]) SDAT-2007–36.
([2]) GDCA-2008–10.

(43) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ovat esittäneet todisteita siitä, että ne ovat poistaneet rekisteristä Yak-42 -tyyppisen ilma-aluksen, jonka rekisteritunnus on UP-Y4205.

(44) Scat pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja kuulemisen aikana 24 päivänä maaliskuuta 2009 vahvistettiin, ettei tämä ilma-alus liikennöinyt enää.

(45) Näin ollen komissio katsoo, ettei tämän ilma-aluksen osalta ole aihetta muihin toimiin.

Kazakstanin tasavallasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien yleinen turvallisuusvalvonta

(46) Komissio kehotti Kazakstanin toimivaltaisia viranomaisia kiinnittämään huomiota siihen, että Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneiden monien lentoliikenteen harjoittajien toiminnan seurannassa ja erityisesti asematasotarkastuksissa saatiin edelleen huolestuttavia tuloksia. Kazakstanin toimivaltaisia viranomaisia pyydettiin antamaan selvityksiä ja ryhtymään tarvittaessa tarpeellisiin toimenpiteisiin.

(47) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ovat ilmoittaneet monien kazakstanilaisten lentoliikenteen harjoittajien osalta toteutetuista täytäntöönpanotoimenpiteistä. Viranomaiset ilmoittivat erityisesti rajoittaneensa 4 päivänä helmikuuta 2009 Investavian, Skybusin ja Aytirau Aye Zholyn liikennöinnin Euroopan ulkopuoliseen ilmatilaan. Komissio aloittaa Kazakstanin viranomaisten kanssa pikaisesti neuvottelut ja käynnistää asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklassa säädetyn menettelyn kyseisten lentoliikenteen harjoittajien osalta.

(48) Komissio pyytää painokkaasti Kazakstanin toimivaltaisia viranomaisia tehostamaan pyrkimyksiään siviili-ilmailujärjestelmän uudistamiseksi ja kaikkien tässä maassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnan lujittamiseksi. Komissio jatkaa neuvotteluja kyseisten viranomaisten kanssa arvioidakseen Kazakstanin lentoliikenteen harjoittajien tilannetta ja on valmis arvioimaan yhdessä jäsenvaltioiden kanssa kaikkia tältä osin viivyttelemättä toimitettuja todisteita.

Orient thai airlines ja one two go airlines

(49) One Two Gon lentämällä lennolla OG 269 Phuketissa 16 päivänä syyskuuta 2007 tapahtunut onnettomuus johti MD-80 -tyyppisen ilma-aluksen täydelliseen tuhoutumiseen ja vaati 90 kuolonuhria, joiden joukossa oli monia eurooppalaisia matkustajia. Onnettomuuden vuoksi komissio käynnisti tämän lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusvalvonnasta vastuussa olevien Thaimaan toimivaltaisten viranomaisten kanssa neuvottelut.

(50) Komissio lähetti 5 päivänä maaliskuuta 2009 näille lentoliikenteen harjoittajille asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan mukaisen kirjeen.

(51) Thaimaan toimivaltaiset viranomaiset (Thai Department of Civil Aviation – Thai DCA) ovat ilmoittaneet komissiolle, että onnettomuuden jälkeen suoritetuissa tutkimuksissa on käynyt ilmi, että sekä Orient Thai että sen tytäryhtiö One Two Go rikkoivat lennonvarmistuslakia erityisesti väärentämällä lentoliikenteen harjoittajan palveluksessa olleen yhdeksän lentäjän tarkastuslentojen tulokset. Tästä syystä Thai DCA keskeytti toistaiseksi One Two Gon ja Orient Thain MD-80 -tyyppisten ilma-alusten liikennöinnin ja pyysi kyseisiä lentoliikenteen harjoittajia toteuttamaan monenlaisia korjaavia toimia.

(52) Thai DCA on myös ilmoittanut komissiolle päättäneensä 25 päivänä marraskuuta 2008 palauttaa One Two Gon lentotoimintaluvan. Kyseisen lentoliikenteen harjoittajan emoyhtiölle Orient Thaille oli jo annettu lupa jatkaa liikennöintiä MD-80 -tyyppisillä ilma-aluksilla 7 päivänä lokakuuta 2008.

(53) Eurooppalainen asiantuntijaryhmä teki Thaimaan kuningaskuntaan 10–13 päivänä maaliskuuta 2009 lentoliikennettä ja lentohenkilökunnan lupakirjoja koskevan selvitysmatkan varmistaakseen, että lentoliikenteen harjoittajat ovat toteuttaneet korjaavat toimet Thai DCA:n aiemmin havaitsemien turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Ryhmän arvion mukaan One Two Go ei harjoita lentotoimintaa. One Two Go jälleenmyy lentoja, jotka Orient Thai varsinaisesti lentää vuokraamalla koneen miehistöineen ja joissa One Two Go on vuokralleottaja ja Orient Thai vuokralleantaja. Orient Thai antaa One Two Gon käyttöön ilma-aluksen ja täydellisen miehistön sekä huolehtii huollosta ja vakuutuksesta. Orient Thain One Two Gon puolesta liikennöimillä lennoilla työskentelevä koko henkilökunta on Orient Thain palveluksessa.

(54) Selvitysmatkaa koskevasta raportista käy myös ilmi, että Orient Thai on jo toteuttanut korjaavia toimia ja Thai DCA muita toimenpiteitä ratkaistakseen aiemmin todetut turvallisuuspuutteet. Komissio seuraa tarkasti Orient Thain turvallisuustilannetta. Tästä syystä Thai DCA:n olisi toimitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa kaikki tarvittavat tiedot edellä mainittujen toimenpiteiden tehokkuudesta.

(55) Thai DCA on 19 päivänä maaliskuuta 2009 ilmoittanut komissiolle, että One Two Go aikoo jatkaa liikennöintiä viimeistään heinäkuussa 2009. EU-ryhmän raportti kuitenkin osoittaa, että Thai DCA on myöntänyt One Two Golle lentotoimintaluvan huolimatta siitä, ettei se ole pystynyt arvioimaan asianmukaisesti yhtiön kykyä liikennöidä turvallisesti, sillä lentoliikenteen harjoittaja ei ole koskaan toimittanut ICAOn normien täytäntöönpanoa koskevan Thaimaan lainsäädännön edellyttämiä yksityiskohtaisia asiakirjatodisteita. Thai DCA on myös ilmoittanut 29 päivänä maaliskuuta 2009 aikomuksestaan peruttaa One Two Gon lentotoimintalupa. Lentoliikenteen harjoittaja kuitenkin vuokraa edelleen reittilentoja Orient Thailta lentotoimintalupansa nojalla.

(56) Edellä esitetyn vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, ettei One Two Go täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja olisi asetettava toimintakieltoon, minkä vuoksi se olisi sisällytettävä liitteeseen A.

Beninin tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(57) ICAOn Beninissä maaliskuussa 2007 yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman puitteissa suorittamassa tarkastuksessa saatiin todennettua näyttöä siitä, että Beninissä lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta vastaavilla viranomaisilla ei ole riittäviä valmiuksia ratkaista turvallisuuspuutteita. Tarkastuksessa raportoitiin lukuisista merkittävistä puutteista Beninin siviili-ilmailuviranomaisten kyvyssä täyttää lentoturvallisuuden valvontavelvollisuutensa. ICAOn tarkastuksen ajankohtana 80,22 prosenttia ICAOn normeista oli panematta täytäntöön. Tietyistä kriittisistä osa-alueista, kuten pätevän teknisen henkilöstön tarjoaminen, yli 98 prosenttia ICAOn normeista oli panematta täytäntöön. Turvallisuusongelmien ratkaisemisen osalta yli 93 prosenttia ICAOn normeista oli panematta täytäntöön.

(58) Beninin toimivaltaiset viranomaiset eivät ole pystyneet korjaamaan tehokkaasti ICAOn havaitsemia laiminlyöntejä, sillä ICAO katsoo joulukuussa 2007 päivätyssä loppuraportissaan, että suuri osa näiden viranomaisten ehdottamista tai toteuttamista korjaavista toimista ei tosiasiassa korjaa puutteita. Erityisesti lentotoiminnan alalla ICAO ei ole pitänyt kaikilta osin hyväksyttävänä 50 prosenttia Beninin ehdottamista toimista.

(59) Komissio on ICAOn loppuraportin perusteella tuonut Beninin toimivaltaisten viranomaisten tietoon vakavan huolensa kyseisessä maassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toiminnan turvallisuudesta ja pyytää selvitystä Beninin toimivaltaisten viranomaisten ICAOn havaitsemien puutteiden ja ICAOn korjaavien toimien hyväksyttävyydestä tekemien huomautusten vuoksi toteuttamista toimista.

(60) Lentoturvallisuuskomitean 25 päivänä maaliskuuta 2009 pitämän kuulemisen aikana Beninin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat, että vuodeksi 2008 suunniteltujen korjaavien toimien toteuttamista oli tosiasiassa lykätty vuoden 2009 elo-/joulukuuhun.

(61) Beninin toimivaltaisten viranomaisten esittämissä asiakirjoissa on todisteita siitä, että Beninissä lentoliikenteen harjoittajille myönnetty lentotoimintalupa ei vastaa kansainvälisiin lentoihin sovellettavia ICAOn normeja, mikä puolestaan osoittaa, ettei ICAOn havaitsemiin puutteisiin ole vielä puututtu tehokkaasti. Aero Beninin, Africa Airwaysin, Benin Golf Airin, Benin Littoral Airwaysin, Cotairin, Royal Airin ja Trans Air Beninin lentotoimintalupien ja niihin liittyvien toimintaspesifikaatioiden tilanteen tarkastelussa on tullut esiin vakavia huolenaiheita. Africa Airwaysin lentotoimintalupaa ei ole toimitettu. Muissa lentotoimintaluvissa ei mainita luvan perusteena olevia sovellettavia säännöksiä, ja sallituksi toiminta-alueeksi on määritetty koko maailma, vaikka Beninin toimivaltaiset viranomaiset vakuuttavat lentotoimintalupien rajoittuvan Beniniin ja/tai Afrikan länsiosan alueelle. Lisäksi Aero Beninin, Benin Golf Airin, Benin Littoral Airwaysin, Cotairin ja Trans Air Beninin toiminta näyttää rajoittuvan näkölentosääntöihin, jotka eivät riitä turvalliseen liikennöintiin Euroopassa, eikä siihen sisälly Euroopan ilmatilassa liikennöinnin edellyttämiä erityislupia (RVSM, RNAV ja RNP). Beninin toimivaltaiset viranomaiset ovat ilmoittaneet rajoittaneensa lentotoimintalupien voimassaoloajan kuuteen kuukauteen ja aikovansa selvittää tilanteen mitä pikimmin. Komissio katsoo yhteisten perusteiden nojalla, että kyseiset lentoliikenteen harjoittajat olisi asetettava toimintakieltoon, minkä vuoksi ne olisi sisällytettävä liitteeseen A, kunnes niille myönnetään uudet luvat ICAOn normien mukaisesti.

(62) Alafia Jet pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi. Tästä syystä sille annettiin mahdollisuus esittää 24 päivänä maaliskuuta 2009 kantansa suullisesti lentoturvallisuuskomitealle, ja se toimitti toimintaansa koskevia kirjallisia asiakirjoja. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja totesi esityksessään, että sen Euroopan unionin lennot rajoittuvat tilattuihin ensiapupalveluihin, ja se toimitti tietoja Ranskan suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([1]) todettujen puutteiden korjaamiseksi toteutetuista toimista. Merkittävien turvallisuuspuutteiden toistuminen yhteisöön liikennöityjen ilmaalusten asematasotarkastuksissa kuitenkin osoittaa, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnassa on järjestelmällisiä turvallisuuspuutteita. Yhtiön tähän mennessä toteuttamat toimet eivät ole korjanneet näitä puutteita.

(63) Koska Alafia Jetin ilma-aluksiin kohdistuneissa asematasotarkastuksissa on havaittu toistuvasti lukuisia turvallisuuspuutteita eivätkä Beninin toimivaltaiset viranomaiset ole pystyneet valvomaan asianmukaisesti Beninissä lentotoimintalupansa saaneita lentoliikenteen harjoittajia, komissio katsoo, ettei Alafia Jetin tulisi enää sallia jatkaa liikennöintiään yhteisöön. Yhteisten perusteiden nojalla Alafia Jet olisi näin ollen sisällytettävä liitteeseen A.

([1]) DGAC/F-2008–2143, DGAC/F-2009–368, DGAC/F-2009–434 ja DGAC/F-2009–582.

(64) Komissio tukee täysin Beninin toimivaltaisten viranomaisten pyrkimyksiä parantaa maan lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontaa ja katsoo, että Maailmanpankin Beninin tasavallan hyväksi tekemä merkittävä lahjoitus edistää huomattavasti ICAOn normien noudattamista.

Gabonin tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

Gabon Airlines

(65) Gabon Airlinesin sallittiin heinäkuusta 2008 alkaen liikennöidä EU:ssa ainoastaan Boeing 767–200 -tyyppisellä ilma-aluksella, jonka rekisteritunnus on TR-LHP, asetuksen (EY) N:o 715/2008 ([2]) johdanto-osan 15 kappaleessa esitettyjen edellytysten mukaisesti.

(66) Gabonissa lentotoimintalupansa saaneen Gabon Airlinesin vakavista turvallisuuspuutteista on saatu sen jälkeen todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ranskan suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([3]).

(67) Gabon Airlines on kuitenkin vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Ranskan siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista.

(68) Gabon Airlines pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 25 päivänä maaliskuuta 2009. Komissio pani merkille, että Gabonin toimivaltaiset viranomaiset olivat helmikuussa 2009 käynnistäneet Gabon Airlinesin uudelleensertifioinnin, jossa todettiin tiettyjä laiminlyöntejä, joiden ratkaisemisesta ei esitetty tyydyttäviä todisteita kuulemisessa. Gabonin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat, että ilma-alus on tällä hetkellä lentokiellossa korjaamohuollon vuoksi. Lisäksi ne ilmoittivat aikovansa varmistaa, että ongelmat korjataan tyydyttävästi ennen kuin ilma-alus, jonka rekisteritunnus on TR-LHP, otetaan uudelleen käyttöön.

(69) Edellä esitetyn vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Gabon Airlines olisi edelleen sisällytettävä liitteeseen B ja että mainittua liitettä olisi muutettava, jotta voidaan ottaa huomioon ilma-alusta, jonka rekisteritunnus on TR-LHP, koskeva tilanne ja varmistaa, että liikennöinti yhteisöön säilyy nykyisentasoisena.

Afrijet

(70) Gabonissa lentotoimintalupansa saaneen Afrijetin sallittiin heinäkuusta 2008 alkaen liikennöidä yhteisössä ainoastaan joillakin Falcon 50 -tyyppisillä ilma-aluksilla, joiden rekisteritunnukset ovat TR-LGV ja TR-LGY, sekä Falcon 900 -tyyppisellä ilma-aluksella, jonka rekisteritunnus on TR-AFJ, asetuksen (EY) N:o 715/2008 ([4]) johdanto-osan 15 kappaleessa esitettyjen edellytysten mukaisesti.

([2]) Heinäkuun 24 päivänä 2008 annettu asetus (EY) N:o 715/2008 (EUVL L 197, 25.7.2008, s. 36).

([3]) DGAC/F-2008–1757, DGAC/F-2008–2126, DGAC/F-2008–2127, DGAC/F-2008–2451, DGAC/F-2009–140 ja DGAC/F-2009–161.

([4]) Heinäkuun 24 päivänä 2008 annettu asetus (EY) N:o 715/2008 (EUVL L 197, 25.7.2008, s. 36).

(71) Afrijetin vakavista turvallisuuspuutteista on saatu sen jälkeen todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ranskan suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([1]).

(72) Afrijet on kuitenkin vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Ranskan siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista.

(73) Komissio pani merkille, että Gabonin toimivaltaiset viranomaiset olivat tammikuussa 2009 käynnistäneet Afrijetin uudelleensertifioinnin. Sen jälkeen, kun oli varmistettu, että kaikki sertifioinnissa todetut ongelmat oli ratkaistu, lentoliikenteen harjoittajalle myönnettiin helmikuussa 2009 uusi lentotoimintalupa, johon sisältyy toinen Falcon 900 -tyyppinen ilma-alus, jonka rekisteritunnus on TR-AFR.

(74) Edellä esitetyn vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Afrijet olisi edelleen sisällytettävä liitteeseen B ja että mainittua liitettä olisi muutettava, jotta voidaan ottaa huomioon lentotoimintaluvan muutos ja varmistaa, että liikennöinti yhteisöön säilyy nykyisentasoisena.

Societe nouvelle air affaires gabon (SN2AG)

(75) SN2AG pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 25 päivänä maaliskuuta 2009. Komissio pani merkille, että lentoliikenteen harjoittaja on jatkanut uudelleenorganisointia ja alkanut toteuttaa erilaisia korjaavia toimia pystyäkseen noudattamaan kansainvälisiä normeja. Komissio pani myös merkille, että Gabonin toimivaltaiset viranomaiset olivat helmikuussa 2009 käynnistäneet SN2AG:n uudelleensertifioinnin. Sen jälkeen, kun oli varmistettu, että kaikki sertifioinnissa todetut ongelmat oli ratkaistu, lentoliikenteen harjoittajalle myönnettiin helmikuussa 2009 uusi lentotoimintalupa.

(76) On saatu todennettua näyttää siitä, ettei tiettyjä ICAOn turvallisuusvaatimuksia noudateta vieläkään. Esimerkiksi kuulemisen aikaan lentoliikenteen harjoittaja ei ollut vielä tosiasiallisesti ottanut käyttöön lentotietojen seurantaa Fokker 28–0100 -tyyppisissä (Fokker 100) ilma-aluksissa.

(77) SN2AG:n osalta on saatu todennettua näyttöä komission tiedusteluihin liittyvästä avoimuuden ja oikea-aikaisen tiedottamisen puutteesta. SN2AG totesi, ettei siitä ole laadittu yhtään raporttia, joista kävisi ilmi SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa todettuja vakavia puutteita, vaikka Ranskan suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([2]) oli tosiasiassa todettu monenlaisia puutteita.

(78) Yhteisten perusteiden nojalla SN2AG olisi tästä syystä sisällytettävä edelleen liitteeseen A.

(79) Tästä huolimatta komissio on valmis tarkastelemaan uudelleen tämän lentoliikenteen harjoittajan tilannetta ottaen huomioon kaikki uudet tiedot, joista saadaan riittäviä todisteita siitä, että turvallisuuspuutteet korjattu.

Gabonista tulevien lentoliikenteen harjoittajien yleinen turvallisuusvalvonta

(80) Komissio panee merkille, että Gabonin uusi toimivaltainen viranomainen (Agence Nationale de l'Aviation Civile, jäljempänä 'ANAC'), jonka Gabonin tasavalta perusti heinäkuussa 2008, aloitti tosiasiallisesti toimintansa 23 päivänä tammikuuta 2009. ANAC on vasta käynnistämässä toimintaansa ja pyrkii tällä hetkellä varmistamaan riittävät taloudelliset resurssit ja palkkaamaan riittävästi pätevää teknistä henkilöstöä pystyäkseen tosiasiallisesti täyttämään velvollisuutensa ICAOta kohtaan.

(81) Komissio kehotti Gabonin toimivaltaisia viranomaisia kiinnittämään huomiota siihen, että vaikka viranomaisten valvontatoiminta on lisääntynyt, Gabonissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toiminnan seurannassa ja erityisesti asematasotarkastuksissa saadaan edelleen huolestuttavia tuloksia. Gabonin toimivaltaisia viranomaisia pyydettiin antamaan selvityksiä ja ryhtymään tarvittaessa tarpeellisiin toimenpiteisiin.

(82) Komissio kannustaa Gabonin toimivaltaisten viranomaisten pyrkimyksiä siviili-ilmailujärjestelmän uudistamiseksi ja varsinkin kaikkien lentoyhtiöiden käynnissä olevaa uudelleensertifiointia, jolla pyritään varmistamaan ICAOn turvallisuusnormien noudattaminen kaikilta osin. Komissio on valmis ajallaan harkitsemaan tarkastuskäyntiä tosiasiassa saavutetun edistyksen varmistamiseksi.

Ukrainasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

Motor Sich JSC Airlines

(83) Ukrainassa lentotoimintalupansa saaneen Motor Sichin vakavista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ranskan ja yhden ECAC-valtion (Turkin) suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([3]). Näiden tarkastustulosten toistuminen viittaa järjestelmällisiin turvallisuuspuutteisiin.

(84) Turkin toimivaltaiset viranomaiset päättivät 27 päivänä marraskuuta 2008 asettaa tämän lentoliikenteen harjoittajan välittömään toimintakieltoon.

(85) Motor Sich vastasi Turkin siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun kertomalla päätöksestään lopettaa AN-24 -tyyppisen ilma-aluksen liikennöinti mainittuun valtioon, mikä tapahtuikin.

([1]) DGAC/F-2008–564 ja DGATR-2008–572.
([2]) DGAC/F-2007–1325 ja DGAC/F-2008–174.
([3]) DGAC/F-2008–564 ja DGCATR-2008–512.

(86) Motor Sich vastasi viivyttelemättä Ranskan siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun täsmentämällä, millaisia korjaavia toimia yhtiö oli toteuttanut Ranskan 12 päivänä maaliskuuta 2008 suorittaman asematasotarkastuksen seurauksena. Vastaus ei kuitenkaan ollut riittävä, sillä siihen ei sisältynyt lentoliikenteen harjoittajan toimittamia asiakirjatodisteita.

(87) Turkin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että lentoliikenteen harjoittajan pistokoetarkastuksen jälkeen Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset päättivät peruuttaa tämän lentotoimintaluvan. Myöhemmin samat viranomaiset päättivät sallia Motor Sichin liikennöinnin jatkamisen mainittuun maahan, mutta asettivat joitakin rajoituksia AN-24 -tyyppisen ilma-aluksen toiminnalle.

(88) Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset vastasivat 16 päivänä maaliskuuta 2009 komission tiedusteluun Motor Sichin toiminnan turvallisuusnäkökohdista toteamalla, että Motor Sichin lentotoimintalupa oli peruutettu 22 päivänä tammikuuta ja että lentoliikenteen harjoittajan toteutettua korjaavat toimet kaikilta osin valtion ilmailuviranomainen salli liikennöinnin jatkamisen, lukuun ottamatta lentoliikenteen harjoittajan kalustoon kuuluvia AN-24 -tyyppisiä ilma-aluksia. Tällaisia rajoituksia sisältävän lentotoimintaluvan antamispäivää ei mainita eikä olemassa ole mitään todisteita asianmukaisten turvallisuusvaatimusten noudattamisen varmistamiseksi yhtiössä tehdystä tarkastuksesta miltään osin kalustoa. Valtion ilmailuviranomaisen kanssa käydyn kirjeenvaihdon mukaan mainitut viranomaiset uusivat lentotoimintaluvan, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan sallitaan liikennöidä AN-24 -tyyppisillä ilma-aluksilla, sen jälkeen, kun tarkastuksissa oli osoitettu, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja oli korjannut tähän ilma-alustyyppiin liittyvät puutteet.

(89) Tämän kirjeenvaihdon perusteella saatuja tietoja ei pidetä asianmukaisena vastauksena, sillä siihen sisältyvät tiedot eivät vastaa Ukrainan toimivaltaisten viranomaisten 2 päivänä helmikuuta 2009 toimittamia tietoja, joiden mukaan Motor Sich Airlinesin lentotoimintalupa annettiin 8 päivänä marraskuuta 2008, ja se on voimassa 8 päivään marraskuuta 2010, ja toimintaspesifikaatiot annettiin 23 päivänä joulukuuta 2008, ja ne ovat voimassa 8 päivään marraskuuta 2010.

(90) Motor Sich pyysi saada tulla komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 24 päivänä maaliskuuta 2009. Lentoturvallisuuskomitean kuulemisessa Motor Sich osoittautui kyvyttömäksi korjaamaan todetut turvallisuuspuutteet sen yhteisöön suuntautuvaan liikennöintiin liittyvän avoimuuden puutteen ja puutteellisen tiedottamisen vuoksi.

(91) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset ovat osoittautuneet kyvyttömiksi valvomaan lentoliikenteen harjoittajan toimintaa noudattaen Chicagon yleissopimuksen mukaisia velvollisuuksiaan.

(92) Yhteisten perusteiden nojalla on katsottava, ettei Motor Sich ole osoittautunut kyvykkääksi toteuttamaan kaikkia vaadittuja toimenpiteitä asianmukaisten turvallisuusnormien noudattamiseksi, minkä vuoksi se on sisällytettävä liitteeseen A.

Ukraine Cargo Airways

(93) Ukraine Cargo Airways (UCA) pyysi saada tulla komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 24 päivänä maaliskuuta 2009.

(94) Yhtiön komissiolle 16 päivänä maaliskuuta 2009 toimittamien asiakirjojen perusteella on olemassa todisteita siitä, että yhtiö on toteuttanut toimenpiteitä sen yhteisöön liikennöivissä ilma-aluksissa aiemmin havaittujen puutteiden korjaamiseksi. Yhtiön esittämien tietojen mukaan Ukrainan valtion ilmailuviranomainen on tarkastanut UCA:n toiminnan marraskuussa 2008. Tarkastuksen jälkeen sen lentotoimintalupa uusittiin kahden vuoden ajaksi marraskuuhun 2010 asti. Komissio ei ole kuitenkaan saanut Ukrainan toimivaltaisilta viranomaisilta mitään tietoa niiden tekemästä tarkastuksesta eikä sen tuloksista ennen lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvan uusimista.

(95) Lisäksi lentoliikenteen harjoittaja on todennut komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemisessa saaneensa monilta jäsenvaltioilta kirjallisen vahvistuksen siitä, että UCA on korjannut asianmukaisesti näiden jäsenvaltioiden tarkastusviranomaisten havaitsemat turvallisuuspuutteet. Lukuun ottamatta yhtä jäsenvaltiota, jonka osalta lentotoimintaluvasta poistettiin yhden AN-12 -tyyppisen ilma-aluksen liikennöinti, kyseiset muut jäsenvaltiot eivät ole vahvistaneet UCA:n väitteitä.

(96) Komissio katsoo, että pystyäkseen arvioimaan kaikilta osin lentoliikenteen harjoittajan kykyä laatia asianmukainen korjaussuunnitelma ja toteuttaa se tehokkaasti, on tarpeen järjestää tarkastuskäynti. Valitettavasti tarkastuskäyntiä ei voitu toteuttaa ennen lentoturvallisuuskomitean 24 päivänä maaliskuuta 2009 pidettyä kokousta Ukrainan toimivaltaisten viranomaisten yhteistyökyvyttömyyden vuoksi. Lentoturvallisuuskomitean 24 päivänä maaliskuuta 2009 pidetyssä kokouksessa Ukrainan valtion ilmailuviranomainen ilmoitti olevansa valmis komission ja jäsenvaltioiden tarkastuskäyntiin. Komissio päättää lentoliikenteen harjoittajalle asetettuun toimintakieltoon tehtävistä muutoksista tämän tulevaisuudessa tehtävän tarkastuskäynnin aikana kerättyjen todisteiden perusteella.

(97) Yhteisten perusteiden nojalla kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa ei voida vielä tässä vaiheessa poistaa liitteestä A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) pyysi saada tulla komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 24 päivänä maaliskuuta 2009.

(99) Yhtiön komissiolle 16 päivänä lokakuuta 2008 toimittamien asiakirjojen perusteella on olemassa todisteita siitä, että yhtiö on toteuttanut toimenpiteitä sen yhteisöön liikennöivissä ilma-aluksissa aiemmin havaittujen puutteiden korjaamiseksi.

(100) Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset lähettivät 5 päivänä marraskuuta 2008 komissiolle kirjeen, jossa todetaan, että lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvan voimassaoloaikaa on jatkettu 15 päivään joulukuuta 2008 asti ja että mainitun päivän jälkeen lentotoimintalupa on tarkoitus uusia vielä kahden vuoden ajaksi 15 päivään joulukuuta 2010 asti. Ne liittivät kirjeeseen myös asiakirjan UMAirin sertifioinnista 31 päivänä lokakuuta 2008 suoritetun tarkastuksen jälkeen. Kuitenkaan sen paremmin yhtiö kuin Ukrainan toimivaltaiset viranomaisetkaan eivät toimittaneet lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvan antamiseen liittyvää tarkastuskertomusta.

(101) Lisäksi lentoliikenteen harjoittaja on todennut komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemisessa toteuttaneensa kaikkien turvallisuuspuutteiden, joiden vuoksi se asetettiin toimintakieltoon syyskuussa 2007, ratkaisemisen edellyttämät toimenpiteet.

(102) Komissio katsoo, että pystyäkseen arvioimaan kaikilta osin lentoliikenteen harjoittajan kykyä laatia asianmukainen korjaussuunnitelma ja toteuttaa se tehokkaasti, on tarpeen järjestää tarkastuskäynti. Valitettavasti tarkastuskäyntiä ei voitu toteuttaa ennen lentoturvallisuuskomitean 24 päivänä maaliskuuta 2009 pidettyä kokousta Ukrainan toimivaltaisten viranomaisten yhteistyökyvyttömyyden vuoksi. Lentoturvallisuuskomitean 24 päivänä maaliskuuta 2009 pidetyssä kokouksessa Ukrainan valtion ilmailuviranomainen ilmoitti olevansa valmis komission ja jäsenvaltioiden tarkastuskäyntiin. Komissio päättää lentoliikenteen harjoittajalle asetettuun toimintakieltoon tehtävistä muutoksista tämän tarkastuskäynnin aikana kerättyjen todisteiden perusteella.

(103) Yhteisten perusteiden nojalla kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa ei voida vielä tässä vaiheessa poistaa liitteestä A.

Ukrainasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien yleinen turvallisuusvalvonta

(104) Komissio kehotti Ukrainan toimivaltaisia viranomaisia kiinnittämään huomiota siihen, että vaikka viranomaisten valvontatoiminta on lisääntynyt, Ukrainassa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toiminnan seurannassa ja erityisesti asematasotarkastuksissa saadaan edelleen huolestuttavia tuloksia. Marraskuussa 2008 pidetyssä lentoturvallisuuskomitean kokouksessa Ukrainan toimivaltaisia viranomaisia pyydettiin antamaan selvityksiä ja toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet. Nämä viranomaiset ovat niin ikään suostuneet komission yhdessä jäsenvaltioiden kanssa järjestämään turvallisuusarviointiin. Ukrainan valtion ilmailuviranomainen ei ole kuitenkaan toimittanut komissiolle raporttia Ukrainassa harjoitettavan ilmailun turvallisuusvalvonnan tehostamiseksi ja lujittamiseksi toteutettavan korjaussuunnitelman edistymisestä. Asetuksen (EY) N:o 715/2008 ([1]) mukaan tämä raportti on esittävä kolmen kuukauden välein.

(105) Toimivaltaiset viranomaiset eivät ole myöskään toimineet yhteistyössä arviointikäyntiä valmisteltaessa, kuten lentokelpoisuuden osalta vaadittavien asiakirjojen toimittamatta jättäminen ja komission ehdottamasta tarkastusohjelmasta kieltäytyminen osoittavat. Tästä syystä komission oli peruutettava 9–13 päiväksi helmikuuta 2009 suunniteltu turvallisuusarviointi.

(106) Komissio panee merkille Ukrainan toimivaltaisten viranomaisten lupaukset sallia komission, jäsenvaltioiden ja EASAn yhteinen tarkastuskäynti ja niiden vakuutukset valmiudesta yhteistyöhön, jotta turvallisuusarviointi voitaisiin hoitaa onnistuneesti ja siinä voitaisiin osoittaa niiden valmius valvoa, että kaikki Ukrainassa lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat noudattavat sovellettavia ICAOn vaatimuksia kaikilta osin.

Bangkok airways

(107) Eurooppalainen asiantuntijaryhmä teki Thaimaan kuningaskuntaan 10–13 päivänä maaliskuuta 2009 selvitysmatkan saadakseen faktatietoja Bangkok Airwaysin toimintanormien nykyisestä turvallisuustasosta ja Thai DCA:n (Thai Department of Civil Aviation) kyseiseen lentoliikenteen harjoittajaan kohdistamasta turvallisuusvalvonnasta. Matkan tarkoituksena oli ollut erityisesti määrittää, liikennöikö Siem Reap Airways International, joka on saanut lentotoimintalupansa Kambodžan kuningaskunnan toimivaltaisilta viranomaisilta ja joka on sisällytetty yhteisön luettelon liitteeseen A 14 päivänä marraskuuta 2008 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 1131/2008 ([2]), kyseisen lentoliikenteen harjoittajan ilmaaluksia.

(108) Raportti osoittaa, että tällä hetkellä lentoliikenteen harjoittaja vastaa itse toimintansa tosiasiallisesta valvonnasta ja että Thaimaan toimivaltaiset viranomaiset ovat antaneet asianmukaisen toimiluvan sen henkilöstön kaikille jäsenille. Lisäksi raportti osoittaa, että Thai DCA valvoo riittävästi lentoliikenteen harjoittajaa. Näin ollen komissio katsoo yhteisten perusteiden nojalla, että lisätoimet eivät ole tässä vaiheessa tarpeen.

Kambodžasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(109) Kambodžan toimivaltaiset viranomaiset ovat ilmoittaneet komissiolle edistyneensä ICAOn viimeisimmässä yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman mukaisessa raportissaan mainitsemien puutteiden ratkaisemiseksi tarkoitetun toimintasuunnitelman toteuttamisessa. Mainitussa raportissa keskityttiin erityisesti lentotoimintaan liittyviin puutteisiin, jotta voitiin varmistaa, että Kambodžan lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonta vastaa ICAOn normeja.

([1]) EUVL L 197, 25.7.2008, s. 36.
([2]) EUVL L 306, 15.11.2008, s. 47.

(110) Kambodžan toimivaltaiset viranomaiset ovat ilmoittaneet komissiolle peruttaneensa toistaiseksi seuraavien lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintaluvat: Siem Reap Airways International joulukuussa 2008 ja Cambodia Angkor Airways helmikuussa 2009. Lisäksi ne ovat varmistaneet, että kaikki myönnetyt lentotoimintaluvat on nyt peruutettu kokonaan tai toistaiseksi, lukuun ottamatta Helicopter Cambosian ja Sokha Airlinesin lentotoimintalupia.

(111) Siem Reap Airways International on pyytänyt, että sen lentotoimintaluvan peruutus poistettaisiin. Koska Kambodžan toimivaltaiset viranomaiset ovat kuitenkin ilmoittaneet, että sovellettavien vaatimusten noudattamisen arviointi on vielä kesken, lentoliikenteen harjoittaja olisi sisällytettävä edelleen liitteeseen A.

Kongon demokraattisesta tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(112) Kongon demokraattisen tasavallan siviili-ilmailuhallinnon pääjohtaja ilmoitti komissiolle 4 päivänä maaliskuuta 2009 päivätyllä kirjeellä, etteivät tietyt komission asetuksen (EY) N:o 1131/2008 liitteessä A luetellut lentoyhtiöt harjoita enää liikennöintiä ja että seuraaville lentoliikenteen harjoittajille on myönnetty lentotoimintalupa: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia ja Swala Aviation. Edelleen liikennöivät lentoliikenteen harjoittajat arvioidaan ennen niiden lentotoimintaluvan uusimista.

(113) Edellä esitetyn perusteella liitteessä A oleva yhteisön luettelo olisi saatettava ajan tasalle siten, että siihen sisällytetään ne lentoliikenteen harjoittajat, joille Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaiset viranomaiset ovat myöntäneet lentotoimintaluvan. Koska liikennöinnin lopettaneiden lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintalupien peruuttamisesta tai luovuttamisesta ei ole todisteita, yhtään niistä ei voida poistaa yhteisön luettelosta.

(114) Lisäksi Kongon demokraattisen tasavallan siviili-ilmailuhallinnon pääjohtaja pyysi kirjeessään komissiota siirtämään Hewa Boron liitteestä A liitteeseen B, jotta se pystyisi jatkamaan liikennöintiään Kinshasan ja Brysselin välisellä reitillä yhdellä Boeing 767 -tyyppisellä ilma-aluksella, jonka rekisteritunnus on 9Q-CJD. Koska siitä, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja sekä toiminnan valvonnasta ja turvallisuusvalvonnasta vastaava viranomainen noudattavat asianmukaisia turvallisuusnormeja ei toimitettu mitään todisteita, on mahdotonta tehdä päätöstä tässä vaiheessa, minkä vuoksi Hewa Bora Airways olisi sisällytettävä edelleen liitteeseen A.

Angolan tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(115) Angolan toimivaltaiset viranomaiset haluavat raportoida komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle edistymisestään ICAOn yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman puitteissa toteamien turvallisuuspuutteiden ratkaisemiseksi laaditun korjaussuunnitelman toteuttamisessa. Angolan toimivaltaiset viranomaiset esittelivät 26 päivänä maaliskuuta 2009 pidetyssä tilaisuudessa erityisesti primaarilainsäädäntöön ja siviili-ilmailulainsäädäntöön tehtyjä muutoksia, viranomaisen organisaatiota, rakennetta ja henkilöstöä sekä henkilöstön lupakirjojen ja koulutuksen, liikennöinnin ja lentokelpoisuuden aloilla annettavia normeja. Tässä suhteessa viranomaiset ovat jo käynnistäneet kaikkien Angolaan sijoittautuneiden lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifioinnin. Lisäksi toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevaan lainsäädäntöön tehdyistä muutoksista.

(116) Angolan toimivaltaiset viranomaiset totesivat niin ikään, että eri tasoilla tehtävät muutokset TAAGissa jatkuvat edelleen muun muassa toiminnan, johdon, laadun ja kustannusten rationalisoinnin aloilla.

(117) Komissio panee merkille Angolan toimivaltaisten viranomaisten esittämän edistymisraportin ja tarkastelee Angolassa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien tilannetta lentoturvallisuuskomitean seuraavassa kokouksessa.

Indonesian tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(118) Sen jälkeen, kun uusi ilmailulaki hyväksyttiin 12 päivänä tammikuuta 2009, Indonesian toimivaltaiset viranomaiset ovat toimittaneet komissiolle sovellettavat siviili-ilmailun turvallisuutta koskevat säädökset ja ohjeet sekä ICAOn yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman puitteissa havaitsemien ongelmien ratkaisemiseksi laaditun korjaussuunnitelman toteuttamisessa tapahtuneen edistyksen yksityiskohtaisen päivityksen.

(119) Eurooppalainen asiantuntijaryhmä teki Indonesian siviili-ilmailuhallinnon (DGCA) pyynnöstä Indonesiaan selvitysmatkan 23–27 päivänä helmikuuta 2009. Tässä yhteydessä tarkastettiin myös neljä lentoliikenteen harjoittajaa (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia ja Ekspres Transportasi Antarbenua), jotta voitiin varmistaa Indonesian DGCA:n kyky huolehtia niiden turvallisuusvalvonnasta asianmukaisten normien mukaisesti.

(120) Tarkastusraportista käy ilmi, että DGCA:n rakenteessa ja henkilöstössä on tehty huomattavia parannuksia, minkä vuoksi näyttää siltä, että DGCA pystyy huolehtimaan asianmukaisesti sääntely- ja valvontatehtävistään. Raportista käy kuitenkin myös ilmi, että näistä parannuksista huolimatta valvontatoimia ei toteuteta tässä vaiheessa kaikilta osin. Nykyisessä valvontajärjestelmässä ei ole mahdollista seurata riittävästi DGCA:n indonesialaisten lentoliikenteen harjoittajien osalta toteamia ongelmia. Erityisesti näyttää siltä, että DGCA ei ole tällä hetkellä selvillä ongelmien ratkaisemiseksi asetetuista määräpäivistä, ongelmien tosiasiallisista ratkaisemispäivistä ja mahdollisista määräaikojen pidennyksistä. Tästä syystä DGCA:n indonesialaisiin lentoliikenteen harjoittajiin kohdistaman valvonnan nykyistä tehokkuutta pidetään tässä vaiheessa edelleen riittämättömänä, ja sitä on parannettava.

(121) Komissio panee merkille Indonesian 20 päivänä helmikuuta 2009 ICAOlle ilmoittavat huomattavat erot Chicagon yleissopimuksen liitteen 6 määräysten kanssa. Nämä erot koskevat muun muassa monien liitettä 6 koskevien ICAOn vaatimusten täytäntöönpanon laiminlyöntiä, joka on vaikuttanut joissain tapauksissa suoraan indonesialaisten lentoliikenteen harjoittajien toiminnan turvallisuuteen. Komissio panee kuitenkin merkille, että eurooppalaisen asiantuntijaryhmän tarkastamat lentoliikenteen harjoittajat (joitakin tietynlaisia ilma-aluksia koskevia poikkeuksia lukuun ottamatta) ovat vapaaehtoisesti varustautuneet ICAOn vaatimusten mukaisesti.

(122) Yhteisten perusteiden nojalla on katsottava, että DGCA:n valvontatoimien nykyisen tehokkuustason vuoksi ei ole mahdollista varmistaa, että Indonesiassa lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat panevat asianmukaiset turvallisuusnormit täytäntöön ja noudattavat niitä riittävällä tavalla. Tämän seurauksena yhtäkään indonesialaista lentoliikenteen harjoittajaa ei voida tässä vaiheessa poistaa yhteisön luettelosta. Komissio aikoo tehdä tiivistä yhteistyötä Indonesian toimivaltaisten viranomaisten kanssa voidakseen arvioida uudelleen valvontatoimien tehokkuutta lentoturvallisuuskomitean seuraavassa kokouksessa.

(123) Indonesian toimivaltaiset viranomaiset ovat myös toimittaneet komissiolle päivitetyn luettelon lentoliikenteen harjoittajista, joilla on lentotoimintalupa. Tällä hetkellä seuraavilla lentoliikenteen harjoittajilla on lentotoimintalupa Indonesiassa: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, 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 Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara ja Eastindo. Yhteisön luettelo olisi saatettava ajan tasalle, ja nämä yhtiöt olisi sisällytettävä liitteeseen A.

Yleisiä huomautuksia muista luetteloihin a ja b sisällytettävistä lentoliikenteen harjoittajista

(124) Komission nimenomaisista pyynnöistä huolimatta sille ei ole toimitettu todisteita siitä, että muut 14 päivänä marraskuuta 2008 päivitettyyn yhteisön luetteloon sisällytetyt lentoliikenteen harjoittajat ja niiden valvonnasta vastaavat viranomaiset olisivat panneet asianmukaiset korjaussuunnitelmat kaikilta osin täytäntöön. Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että näiden lentoliikenteen harjoittajien toimintakieltoa (liite A) tai toimintarajoituksia (liite B) olisi jatkettava.

(125) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat lentoturvallisuuskomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 474/2006 seuraavasti:

1. Korvataan liite A tämän asetuksen liitteellä A.

2. Korvataan liite B tämän asetuksen liitteellä B.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 8 päivänä huhtikuuta 2009.

Komission puolesta

Antonio TAJANI

Komission jäsen

LIITE A

LUETTELO TÄYDELLISESSÄ TOIMINTAKIELLOSSA YHTEISÖSSÄ OLEVISTA LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA [1]

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazakstanin tasavalta
Air Koryo	Ei tiedossa	KOR	Korean demokraattinen kansantasavalta
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Sudanin tasavalta
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Afganistanin islamilainen tasavalta
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazakstanin tasavalta
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Kazakstanin tasavalta
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Kazakstanin tasavalta
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Thaimaan kuningaskunta
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Kazakstanin tasavalta
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodžan kuningaskunta
Silverback Cargo Freighters	Ei tiedossa	VRB	Ruandan tasavalta
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Kazakstanin tasavalta
Ukraina CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Angolan viranomaisilta, muun muassa:			Angolan tasavalta
AEROJET	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR26	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR GEMINI	02/2008	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
Air Gicango	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta

[1] Liitteessä A mainitulle lentoliikenteen harjoittajalle voidaan sallia liikennöintioikeuksien käyttäminen, jos se käyttää sellaiselta lentoliikenteen harjoittajalta miehistöineen vuokrattua konetta, jota ei ole asetettu toimintakieltoon, edellyttäen, että asianmukaisia turvallisuusnormeja noudatetaan.

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
AIR JET	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR NAVE	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
ALADA	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
ANGOLA AIR SERVICES	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
Diexim	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
GIRA GLOBO	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
HELIANG	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
HELIMALONGO	11/2008	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
MAVEWA	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
RUI & CONCEICAO	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
SAL	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
SONAIR	14/2008	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolan tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Beninin viranomaisilta, muun muassa:			Beninin tasavalta
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Ei tiedossa	Beninin tasavalta
AFRICA AIRWAYS	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Beninin tasavalta
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Beninin tasavalta
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Ei tiedossa	Beninin tasavalta
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Beninin tasavalta
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Ei tiedossa	Beninin tasavalta
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Ei tiedossa	Beninin tasavalta
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, muun muassa:			Kongon demokraattinen tasavalta
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Kongon demokraattinen tasavalta
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Kongon demokraattinen tasavalta
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Kongon demokraattinen tasavalta
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Kongon demokraattinen tasavalta
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerin lupa (ordonnance No 78/205)	LCG	Kongon demokraattinen tasavalta
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Kongon demokraattinen tasavalta
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Kongon demokraattinen tasavalta
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, muun muassa:			Päiväntasaajan Guinea
CRONOS AIRLINES	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Päiväntasaajan Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ei tiedossa	CEL	Päiväntasaajan Guinea
EGAMS	Ei tiedossa	EGM	Päiväntasaajan Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Päiväntasaajan Guinea
General work aviacion	002/ANAC	Ei saatavilla	Päiväntasaajan Guinea
GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Päiväntasaajan Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ei saatavilla	Päiväntasaajan Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Päiväntasaajan Guinea
UTAGE – Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Päiväntasaajan Guinea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Indonesian viranomaisilta, muun muassa:			Indonesian tasavalta
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesian tasavalta
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
CARDIG AIR	121-013	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
DABI AIR	135-030	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesian tasavalta
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesian tasavalta
EASTINDO	135-038	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesian tasavalta
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesian tasavalta
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesian tasavalta
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesian tasavalta
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
KAL STAR	121-037	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesian tasavalta
KURA-KURA AVIATION	135-016	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonesian tasavalta
LINUS AIRWAYS	121-029	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesian tasavalta
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesian tasavalta
MIMIKA AIR	135-007	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
NYAMAN AIR	135-042	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesian tasavalta
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	Indonesian tasavalta
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indonesian tasavalta
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
SMAC	135-015	SMC	Indonesian tasavalta
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesian tasavalta
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
TRAVEL EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonesian tasavalta
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesian tasavalta
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesian tasavalta
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Kirgisian viranomaisilta, muun muassa:			Kirgisian tasavalta
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisian tasavalta
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgisian tasavalta
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgisian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
Click Airways	11	CGK	Kirgisian tasavalta
DAMES	20	DAM	Kirgisian tasavalta
EASTOK AVIA	15	Ei tiedossa	Kirgisian tasavalta
Golden Rule Airlines	22	GRS	Kirgisian tasavalta
ITEK Air	04	IKA	Kirgisian tasavalta
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisian tasavalta
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgisian tasavalta
MAX Avia	33	MAI	Kirgisian tasavalta
S GROUP AVIATION	6	Ei tiedossa	Kirgisian tasavalta
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Kirgisian tasavalta
Sky Way air	21	SAB	Kirgisian tasavalta
Tenir Airlines	26	TEB	Kirgisian tasavalta
Trast Aero	05	TSJ	Kirgisian tasavalta
VALOR AIR	07	Ei tiedossa	Kirgisian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta			Liberia
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Gabonin tasavallan viranomaisilta, Gabon Airlinesia ja Afrijetia lukuun ottamatta, muun muassa:			Gabonin tasavalta
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ei tiedossa	Gabonin tasavalta
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gabonin tasavalta
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Gabonin tasavalta
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonin tasavalta
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ei tiedossa	Gabonin tasavalta
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gabonin tasavalta
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ei tiedossa	Gabonin tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta, muun muassa:			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Ei tiedossa	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Ei tiedossa	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ei tiedossa	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Ei tiedossa	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ei tiedossa	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Sierra Leone
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Swazimaan viranomaisilta, muun muassa:			Swazimaa
AERO AFRICA (PTY) LTD	Ei tiedossa	RFC	Swazimaa
Jet Africa Swazimaa	Ei tiedossa	OSW	Swazimaa
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Ei tiedossa	RSN	Swazimaa
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Swazimaa
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Ei tiedossa	SWX	Swazimaa
SWAZIMAA AIRLINK	Ei tiedossa	SZL	Swazimaa

LIITE B

LUETTELO LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJISTA, JOIDEN TOIMINTAA YHTEISÖSSÄ RAJOITETAAN [1]

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio	Ilma-alustyyppi	Rekisteritunnus ja, jos saatavilla, sarjanumero	Rekisteröintivaltio
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: kaksi Falcon 50 -ilma-alusta, yksi Falcon 900 -ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gabonin tasavalta
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorit	Koko kalusto, paitsi: LET 410 UVP	Koko kalusto, paitsi: D6-CAM (851336)	Komorit
GABON AIRLINES [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: yksi Boeing B-767–200 -ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: TR-LHP	Gabonin tasavalta

[1] Afrijet is only allowed to use the specific aircraft mentioned for its current operations within the European Community.
[2] Gabon Airlines is only allowed to use the specific aircraft mentioned for its current operations within the European Community

[1] Liitteessä B mainitulle lentoliikenteen harjoittajalle voidaan sallia liikennöintioikeuksien käyttäminen, jos se käyttää sellaiselta lentoliikenteen harjoittajalta miehistöineen vuokrattua konetta, jota ei ole asetettu toimintakieltoon, edellyttäen, että asianmukaisia turvallisuusnormeja noudatetaan.