KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 298/2009

av den 8 april 2009

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

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

av följande skäl

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

(2) 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 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 gemenskapen 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 den dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter, och att inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den flygsäkerhetskommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart [3].

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

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

EG-lufttrafikföretag

(7) Efter information om Safa-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EG-lufttrafikföretag samt om områdesspecifika inspektioner och granskningar som utförts av företagens nationella luftfartsmyndigheter, har några medlemsstater vidtagit vissa korrigerande åtgärder. De har informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om dessa åtgärder: Sveriges behöriga myndigheter har återkallar drifttillståndet (AOC) för flygbolaget Nordic Regional och dragit in drifttillstånden för flygbolagen Fly Excellent och Aero Syncro, Spaniens behöriga myndigheter har återkallat flygbolaget Bravo Airlines drifttillstånd (AOC) och operativa licens, Portugals behöriga myndighet upphävde det tillfälliga indragandet av flygbolaget Luzairs drifttillstånd den 22 januari 2009 efter att ha kontrollerat att flygbolaget med framgång hade genomför korrigerande åtgärder, och Greklands behöriga myndigheter upphävde den 18 december 2008 det tillfälliga indragandet av drifttillståndet för flygbolaget Hellenic Imperial Airways, efter att ha kontrollerat att bolaget framgångsrikt genomfört korrekturåtgärder, och den 28 januari 2009 drog de in drifttillståndet för flygbolaget Euroair Ltd på begäran av bolaget och efter att godkännandet av flygbolagets organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten dragits in.

Lufttrafikföretag från Kazakstan

Starline KZ

(8) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Starline KZ, som godkänts i Kazakstan. Bristerna fastställdes av Bulgarien samt andra ECAC-länder vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet [4]. En upprepning av dessa brister tyder på systematiska säkerhetsbrister på området för drift och underhåll.

[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.
[4] DGCATR-2007–357, DGCATR-2007–359, DGCATR-2008–166, BUL-2008–8, BUL-2008–9.

(9) Starline KZ har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från Bulgariens civila luftfartsmyndigheter när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar brist på information som tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats på ett adekvat sätt. Starline KZ har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbristerna, som ännu inte har åtgärdats.

(10) I ljuset av ovan nämnda brister har kommissionen den 27 januari 2009 inlett samråd med Kazakstans behöriga myndigheter och uttryckt allvarliga tvivel på huruvida Starline KZ:s drift kan anses vara säker; i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005 har kommissionen begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna respektive flygbolaget vidtagit för att åtgärda dessa brister.

(11) Dessa myndigheter har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på kommissionens förfrågningar om säkerhetsbrister hos Starline KZ, eftersom kommissionen inte fått den begärda informationen inom utsatt tidsfrist; i synnerhet saknas flygbolagets drifttillstånd och de fullständiga driftspecifikationer, krav och begränsningar som åtföljer tillståndet.

(12) Starline KZ begärde att få yttra sig inför flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 24 mars 2009. Vid detta möte kunde flygbolaget emellertid inte ge tillräckliga bevis för att de framgångsrikt slutfört de korrigerande åtgärderna. I samband med mötet lade Kazakstans behöriga myndigheter inför kommissionen fram sitt beslut av den 4 februari 2009 om att begränsa Starlin KZ:s flygtrafik till områden utanför det europeiska luftrummet.

(13) I ljuset av det ovan anförda och på grundval av de gemensamma kriterierna anses det att Starline KZ inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna och därför bör tas med i bilaga A.

East Wing

(14) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos East Wing, som godkänts i Kazakstan. Bristerna fastställdes av Frankrike och Rumänien vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([1]). Ytterligare inspektioner har gett samma resultat, vilket tyder på systematiska säkerhetsbrister.

(15) East Wing har inte inkommit med något adekvat svar på förfrågningar från Frankrikes civila luftfartsmyndigheter när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar brist på information som tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats på ett adekvat sätt. East Wing har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbristerna, som ännu inte har åtgärdats.

(16) I ljuset av ovan nämnda brister har kommissionen inlett samråd med Kazakstans behöriga myndigheter och uttryckt allvarliga tvivel på huruvida East Wings drift kan anses vara säker; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna respektive flygbolaget vidtagit för att åtgärda dessa brister.

(17) Det finns bevis för att East Wing har övertagit verksamheten från lufttrafikföretaget GST Aero, ett företag som infördes i bilaga A den 22 mars 2006 ([2]) och som avfördes i mars 2007 sedan de behöriga myndigheterna i Kazakstan underrättat kommissionen om att företagets drifttillstånd dragits in ([3]).

(18) Kazakstans behöriga myndigheter har meddelat att de den 4 februari 2009 begränsat East Wings flygtrafik till områden utanför det europeiska luftrummet. Dessa myndigheter har emellertid inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från kommissionen avseende East Wings säkerhetsbrister, och har inte kunnat lämna tillräckliga bevis avseende flygbolagets drifttillstånd, tillsammans med den fullständiga driftspecifikationen och de krav och begränsningar som åtföljer denna.

(19) East Wing begärde att få yttra sig inför flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 24 mars 2009. Vid mötet gavs emellertid inte tillräckliga bevis för att flygbolaget på ett tillfredsställande sätt genomfört sina korrigerande åtgärder, och det framkom att flygbolaget inte känner några begränsningar av dess flygtrafik i det europeiska luftrummet. I ljuset av det ovan anförda och på grundval av de gemensamma kriterierna anses det att East Wing inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna och därför bör tas med i bilaga A.

ATMA Airlines

(20) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos ATMA Airlines, som godkänts i Kazakstan. Bristerna fastställdes av Tyskland, Norge och Turkiet vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([4]). Ytterligare inspektioner har gett samma resultat, vilket tyder på systematiska säkerhetsbrister.

(21) ATMA Airlines har inte inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från Tysklands och Norges civila luftfartsmyndighet när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar brist på information som tar sig uttryck i att dessa staters korrespondens inte har besvarats på ett adekvat sätt. ATMA Airlines har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbristerna, som ännu inte har åtgärdats.

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

([2]) Skälen 38–43 i förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006, EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.

([3]) Skälen 17 i förordning (EG) nr 235/2007 av den 5 mars 2007, EUT L 66, 6.3.2007, s. 3.

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

(22) I ljuset av ovan nämnda brister har kommissionen inlett samråd med Kazakstans behöriga myndigheter och uttryckt allvarliga tvivel på huruvida ATMA Airlines drift kan anses vara säker; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna respektive flygbolaget vidtagit för att åtgärda dessa brister.

(23) Kazakstans behöriga myndigheter har meddelat att de den 4 februari 2009 begränsat ATMA Airlines flygtrafik till områden utanför det europeiska luftrummet. Dessa myndigheter har emellertid inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från kommissionen avseende ATMA Airlines säkerhetsbrister, och har inte kunnat lämna tillräckliga bevis avseende flygbolagets drifttillstånd, tillsammans med den fullständiga driftspecifikationen och de krav och begränsningar som åtföljer denna.

(24) ATMA Airlines begärde att få yttra sig inför flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 24 mars 2009. Vid detta möte kunde flygbolaget emellertid inte ge tillräckliga bevis för att de framgångsrikt slutfört de korrigerande åtgärderna.

(25) I ljuset av det ovan anförda och på grundval av de gemensamma kriterierna anses det att ATMA Airlines inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna och därför bör tas med i bilaga A.

Berkut Air

(26) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Berkut Air, som godkänts i Kazakstan. Bristerna fastställdes av Frankrike och Rumänien vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([1]). Ytterligare inspektioner har gett samma resultat, vilket tyder på systematiska säkerhetsbrister.

(27) Berkut Air har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från Rumäniens civila luftfartsmyndigheter när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar brist på information som tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats på ett adekvat sätt. Berkut Air har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbristerna, som ännu inte har åtgärdats.

(28) I ljuset av ovan nämnda brister har kommissionen inlett samråd med Kazakstans behöriga myndigheter och uttryckt allvarliga tvivel på huruvida Berkut Airs drift kan anses vara säker; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna vidtagit för att åtgärda dessa brister.

(29) Kazakstans behöriga myndigheter har meddelat att de i februari 2009 upphävde BEK Airs (tidigare Berkut Air) drifttillstånd. Dessa myndigheter har emellertid inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från kommissionen avseende säkerhetstillsynen av Berkut Air, eftersom de inte har lämnat in den dokumentation som begärts; detta stryks av att inga dokumenterade belägg har delgivits för att korrigerande åtgärder vidtagits.

(30) I ljuset av det ovan anförda och på grundval av de gemensamma kriterierna anses det att Berkut Air inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna och därför bör tas med i bilaga A.

Air Company Kokshetau

(31) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Air Company Kokshetau, som godkänts i Kazakstan. Bristerna fastställdes av Italien vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([2]). Bristerna rör luftfartyg av typen IL-62 som saknar sådan utrustning som TAWS/E-GPWS, axelremmar, syrgasmasker av snabbt applicerbar typ för flygplan som brukas över FL 250 samt ett lämpligt system för belysning av utrymningsvägar.

(32) Air Company Kokshetau har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från Italiens civila luftfartsmyndigheter när det gäller säkerhetsaspekterna av företagets verksamhet, vilket visar brist på information som tar sig uttryck i att medlemsstatens korrespondens inte har besvarats på ett adekvat sätt. Air Company Kokshetau har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbristerna, som ännu inte har åtgärdats.

(33) I ljuset av ovan nämnda brister har kommissionen inlett samråd med Kazakstans behöriga myndigheter och uttryckt allvarliga tvivel på huruvida Air Company Kokshetaus drift kan anses vara säker; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna vidtagit för att åtgärda dessa brister.

(34) Kazakstans behöriga myndigheter har informerat kommissionen om att de den 13 februari 2009 beslutat att stryka luftfartygen av typ IL-62M med serienummer 1138234 och 1748445 från Air Company Kokshetaus drifttillstånd och att de även hade för avsikt att från och med den 24 mars dra in flygbolagets drifttillstånd på grund av bolagets konkurs. Dessa myndigheter har emellertid inte inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från kommissionen om dokumentation avseende indragandet av drifttillståndet.

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

([2]) ENAC-IT-2007–785.

(35) I ljuset av det ovan anförda och på grundval av de gemensamma kriterierna anses det att Air Company Kokshetau inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna och därför bör tas med i bilaga A.

Sayat Air

(36) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Sayat Air, som godkänts i Kazakstan. Bristerna fastställdes av ett ECAC-land vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([1]). Bristerna rör luftfartyg av typen IL-62 som saknar sådan utrustning som a) TAWS/E-GPWS, b) syrgasmasker av snabbt applicerbar typ för besättningen, c) flytredskap samt d) ett lämpligt system för belysning av utrymningsvägar. Dessutom brukades luftfartyget utan några checklistor för nödförfaranden ombord, med en NAV-databas som inte uppdaterats på över två år och utan någon underhållsattest ombord.

(37) Sayat Air har visat bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbristerna, som ännu inte har åtgärdats.

(38) De behöriga myndigheterna i Kazakstan har inte i rätt tid inkommit med något adekvat svar på en förfrågan från kommissionen när det gäller säkerhetstillsynen av Sayat Air, vilket visar brist på information som tar sig uttryck i att kommissionens korrespondens inte har besvarats på ett adekvat sätt, och att kommissionen bl.a. inte har fått ta del av flygbolagets drifttillstånd, tillsammans med den fullständiga driftspecifikationen och de krav och begränsningar som åtföljer denna.

(39) De behöriga myndigheterna i Kazakstan har inte visat att de utövar adekvat tillsyn över detta lufttrafikföretag i överensstämmelse med sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

(40) I ljuset av det ovan anförda och på grundval av de gemensamma kriterierna anses det att Sayat Air inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna och därför bör tas med i bilaga A.

Scat

(41) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Scat, som godkänts i Kazakstan. Framför allt är luftfartyg av typen Yak-42 med registrering UP-Y4205 inte utrustade med TAWS/E-GPWS i överensstämmelse med ICAO:s bestämmelser. Bristerna fastställdes av ett ECAC-land vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([2]).

(42) I ljuset av ovan nämnda brister har kommissionen inlett samråd med Kazakstans behöriga myndigheter och uttryckt allvarliga tvivel på huruvida Scats drift kan anses vara säker; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna vidtagit för att åtgärda dessa brister.

(43) Kazakstans behöriga myndigheter har tillhandahållit bevis på att de strukit luftfartyget av typ Yak-42 med registreringsnummer UP-Y4205 ur registret.

(44) Scat begärde att få yttra sig inför flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 24 mars 2009, och bolaget bekräftade då att detta luftfartyg inte längre var i drift.

(45) I ljuset av detta anser kommissionen att inga ytterligare åtgärder krävs avseende detta flygbolag.

Samlad säkerhetstillsyn för lufttrafikföretag från Republiken Kazakstan

(46) Kommissionen uppmärksammade de behöriga myndigheterna i Kazakstan på att övervakningen av ett antal lufttrafikföretag som godkänts i Kazakstan fortfarande visar oroande resultat vid rampinspektioner. Kazakstans behöriga myndighet uppmanades lämna förklaringar och vidta nödvändiga lämpliga åtgärder.

(47) Kazakstans behöriga myndigheter har delgivit en serie ingripanden mot ett antal flygbolag från Kazakstan. Myndigheterna meddelade bland annat att de den 4 februari 2009 begränsat flygtrafiken för Investavia, Skybus och Aytirau Aye Zholy till områden utanför det europeiska luftrummet. Kommissionen kommer att inleda brådskande samråd med kazakstans myndigheter och starta det förfarande som avses i artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005 med avseende på dessa flygbolag.

(48) Kommissionen uppmanar eftertryckligen de behöriga myndigheterna i Kazakstan att öka sina insatser för att reformera sitt system för civil luftfart och förstärka säkerhetstillsynen för alla flygbolag som godkänts i landet. Kommissionen kommer att fortsätta att samråda med dessa myndigheter för att analysera läget för Kazakstans flygbolag, och är beredd att tillsammans med medlemsstaterna gå igenom all dokumentation som lämnas in i tid för detta syfte.

Orient Thai Airlines och One Two Go Airlines

(49) Efter olyckan med One Two Gos flygplan OG 269 i Phuket den 16 september 2007, vid vilken luftfartyget av typen MD-80 totalförstördes och 90 personer omkom, däribland många europeiska passagerare, har kommissionen inlett samråd med de thailändska myndigheter som ansvarar för tillsynen över detta lufttrafikföretag.

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

(50) den 5 mars 2009 skickade kommissionen en skrivelse till dessa flygbolag i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005.

(51) De behöriga myndigheterna i Thailand (Thailands ministerium för civil luftfart – Thai DCA) har informerat kommissionen om att de utredningar som gjordes efter olyckan har visat att både Orient Thai och dotterbolaget One Two Go bröt mot luftfartslagen, bland annat genom att ha förfalskat kompetenskontroller för nio av lufttrafikföretagens piloter. Det thailändska ministeriet för civil luftfart utfärdade följaktligen flygförbud för One Two Gos och Orient Thais trafik med luftfartyg av typen MD-80 och anmodade de två lufttrafikföretagen att vidta en rad avhjälpande åtgärder.

(52) Thailands ministerium för civil luftfart har också meddelat kommissionen att det den 25 november 2008 beslutat att reaktivera One Two Gos drifttillstånd. Moderbolaget Orient Thai hade redan fått tillstånd att återuppta sin verksamhet med luftfartyg av typen MD-80 den 7 oktober 2008.

(53) Den 10–13 mars 2009 besökte en grupp europeiska experter Thailand för att genomföra ett faktainsamlingsbesök inom områdena flygtrafik och certifiering av flygbesättningar, och därigenom kontrollera att lufttrafikföretagen hade vidtagit avhjälpande åtgärder för att ta itu med de säkerhetsbrister som tidigare fastställts av de Thailands ministerium för civil luftfart. Besöksteamet kunde se att One Two Go inte genomför någon flygtrafik. One Two Go har hand om återförsäljning av flygningar som i praktiken genomförs av Orient Thai inom ramen för ett s.k. wet lease-avtal (luftfartyg som hyrs in med besättning), som innebär att One Two Go är den som hyr och Orient Thai är den som hyr ut. Orient Thai tillhandahåller flygplan, hela besättningen, underhåll och försäkring åt One Two Go. All personal som har att göra med Orient Thais verksamhet för One Two Go är anställd av Orient Thai.

(54) Faktainsamlingsbesökets rapport visar också att korrigerande åtgärder hittills vidtagits av Orient Thai, liksom även av Thailands ministerium för civil luftfart, i syfte att avhjälpa de tidigare upptäckta säkerhetsbristerna. Kommissionen kommer noga att se över Orient Thais säkerhetssituation. I detta syfta bör Thailands ministerium för civil luftfart inom en tidsfrist på högst två månader förse kommissionen med alla uppgifter den behöver om ovan nämnda åtgärders verkan.

(55) Den 19 mars 2009 upplyste Thailands ministerium för civil luftfart kommissionen om att One Two Go har för avsikt att från och med juli 2009 bedriva egen flygtrafik. EU-teamets rapport visar emellertid att Thailands ministerium för civil luftfart beviljat One Two Go drifttillstånd trots att ministeriet inte var i stånd att bedöma bolagets förmåga att bedriva säker flygtrafik, eftersom bolaget aldrig lämnat in den detaljerade dokumentation som krävs enligt Thailands lagar för genomförande av ICAO-standarderna. Thailands ministerium för civil luftfart meddelade också att det hade för avsikt att dra in drifttillståndet för One Two Go den 29 mars 2009. Flygbolaget skulle emellertid fortsätta att chartra reguljära flygningar av Orient Thai inom ramen för sitt drifttillstånd (AOC).

(56) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att flygbolaget One Two Go inte uppfyller de relevanta säkerhetsföreskrifterna. Flygbolaget bör beläggas med verksamhetsförbud och därför tas med i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Republiken Benin

(57) Det finns bevis på bristande förmåga att åtgärda säkerhetsbrister hos de myndigheter som ansvarar för tillsynen över luftfartsföretag som är godkända i Benin, vilket framgår av resultaten av den granskning av Benin som ICAO utförde i mars 2007 inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP). Vid denna granskning påvisades ett stort antal betydande brister när det gäller Benins civila luftfartsmyndigheters förmåga att utöva tillsynsansvar för flygsäkerheten. Vid tidpunkten för slutförandet av ICAO:s granskning var 80,22 % av ICAO-standarderna inte genomförda. Inom vissa kritiska områden som reglerna för kvalificerad teknisk personal var över 98 % av ICAO-standarderna inte genomförda i praktiken. Vad gäller åtgärdandet av säkerhetsproblem var över 93 % av ICAO-standarderna inte genomförda i praktiken.

(58) Det finns bevis för att de behöriga myndigheterna i Benin inte har haft förmåga att på ett effektivt sätt åtgärda de brister som ICAO har fastställt, vilket framgår av att ICAO i sin slutrapport från december 2007 fastställer att en betydande del av de avhjälpande åtgärder som dessa myndigheter har föreslagit eller genomfört faktiskt inte rör de brister som fastställts. Särskilt när det gäller drift av luftfartyg ansåg ICAO att 50 % av de åtgärder som föreslagits av Benin inte var till fullo godtagbara.

(59) I ljuset av ICAO:s slutrapport har kommissionen inlett samråd med Benins behöriga myndigheter och uttryckt allvarliga tvivel på huruvida flygbolag som är godkända i det landet kan anses tillhandahålla säker flygtrafik; kommissionen har begärt förtydliganden avseende de åtgärder som de behöriga myndigheterna vidtagit som reaktion på ICAO:s slutsatser och anmärkningar om huruvida de korrigerande åtgärderna kan godtas.

(60) Vid utfrågningen inför flygsäkerhetskommittén den 25 mars 2009 angav Benins behöriga myndigheter att genomförandet av de korrigerande åtgärder som förväntats vara slutförda 2008 i realiteten har skjutits upp till augusti-september 2009.

(61) Av den dokumentation som Benins behöriga myndigheter har lagt fram framgår det att de drifttillstånd som utfärdats för flygbolag i Benin inte uppfyller ICAO-standarderna för internationell trafik, vilket bekräftar att ICAO:s slutsatser ännu inte har åtgärdats. En översyn av drifttillstånden och tillhörande driftspecifikationer för flygbolagen Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air och Trans Air Benin visade allvarliga problem. Drifttillståndet för Africa Airways saknades. I de övriga drifttillstånden nämns inte gällande bestämmelser som ligger till grund för tillståndet, och företaget har verksamhetstillstånd för hela världen trots att Benins myndigheter hävdar att tillstånden är begränsade till Benin och/eller underregionen. Trafiken för Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair och Trans Air Benin verkar dessutom vara begränsad till visuellflygreglerna (VFR), vilket är otillräckligt för säkra flygningar i Europa, och de verkar inte ha de obligatoriska särskilda tillstånden RVSM (reducerade vertikala separationsminima), RNAV (områdesnavigering) eller RNP (krav på navigeringsprestanda) som krävs för flygning i det europeiska luftrummet. Benins behöriga myndigheter har angivit att de har begränsat drifttillståndens giltighetstid till sex månader och har för avsikt att snarast undersöka frågan. Kommissionen anser att dessa flygbolag bör beläggas med verksamhetsförbud och därför införas i bilaga A så länge den förväntade nya certifieringen av bolagen inte har genomförts i enlighet med ICAO:s standarder och på grundval av gemensamma kriterier.

(62) Flygbolaget Alafia Jet begärde att få yttra sig inför flygsäkerhetskommittén. Därför gavs det tillfälle att göra ett muntligt framförande inför flygsäkerhetskommittén den 24 mars 2009, och bolaget lämnade också in skriftlig dokumentation om sin verksamhet. Vid det muntliga framförandet hävdade bolaget att det endast genomför flygningar till Europeiska unionen på begäran vid medicinska nödfall, och lade fram uppgifter om ett antal åtgärder som vidtagits avseende brister som Frankrike uppdagat vid rampinspektioner inom ramen för SAFA-programmet ([1]). De upprepade allvarliga bristerna vid rampinspektioner av flygplan i trafik inom gemenskapen visar emellertid att detta flygbolags verksamhet har systematiska säkerhetsbrister. De åtgärder som bolaget hittills vidtagit har inte undanröjt dessa problem.

(63) Med tanke på de talrika och upprepade säkerhetsbrister som uppdagats vid rampinspektioner av flygplan som används av Alafia Jet, och Benins behöriga myndigheters bristande förmåga att i tillräckligt omfång kontrollera de flygbolag som certifierats i Benin, anser kommissionen att flygbolaget Alafia Jet inte bör få fortsätta sin flygtrafik till gemenskapen, På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Alafia Jet bör tas med i bilaga A.

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

(64) Kommissionen stöder till fullo de insatser som Benins behöriga myndigheter har gjort för att öka säkerhetstillsynen över sina flygbolag, och anser att den stora donation som Världsbanken har för avsikt att göra till Republiken Benin kan bana väg för stora framsteg mot överensstämmelse med ICAO-standarderna.

Lufttrafikföretag från Gabon

Gabon Airlines

(65) Gabon Airlines har sedan juli 2008 endast haft tillstånd att trafikera EU med luftfartyg av typen Boeing 767–200 med registrering TR-LHP på de villkor som anges i skäl 15 i förordning (EG) nr 715/2008 ([2]).

(66) Det har sedan dess framkommit bevis för säkerhetsbrister hos Gabon Airlines, som godkänts i Gabon. Bristerna fastställdes av Frankrike vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([3]).

(67) Gabon Airlines har emellertid i rätt tid inkommit med ett adekvat svar på en förfrågan från Frankrikes civila luftfartsmyndigheter när det gäller säkerhetsaspekterna av bolagets verksamhet.

(68) Gabon Airlines begärde att få yttra sig inför flygsäkerhetskommittén, vilket skedde 25 mars 2009. Kommissionen noterade att Gabon Airlines genomgått inspektion för ny certifiering, genomförd av Gabons behöriga myndigheter, i februari 2009, och denna inspektion visat vissa brister i överensstämmelse, som inte på ett tillfredsställande sätt hade visats vara åtgärdade vid tidpunkten för yttrandet inför flygsäkerhetskommittén. Gabons behöriga myndigheter angav att flygplanet för närvarande har startförbud för grundläggande underhåll och att de har för avsikt att kontrollera att alla uppdagade problem lösts på ett tillfredsställande sätt innan flygplanet med registrering TR-LHP åter tas i drift.

(69) I ljuset av det ovan anförda och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det att Gabon Airlines bör förbli i bilaga B och att denna bilaga bör ändras för att återge situationen med flygplanet med registrering TR-LHP garantera att den nuvarande nivån på trafiken till gemenskapen bibehålls.

Afrijet

(70) Afrijet, som är godkänt i Gabon, har sedan juli 2008 endast haft tillstånd att trafikera gemenskapen med ett antal luftfartyg av typen Falcon 50 med registrering TR-LGV och TR-LGY samt med luftfartyg av typen Falcon 900 med registrering TR-AFJ på de villkor som anges i skäl 15 i förordning (EG) nr 715/2008 ([4]).

([2]) Förordning (EG) nr 715/2008 av den 24 juli 2008, EUT 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, DGAC/F-2009–161.

([4]) Förordning (EG) nr 715/2008 av den 24 juli 2008, EUT L 197, 25.7.2008, s. 36.

(71) Det har sedan dess framkommit bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Afrijet. Bristerna fastställdes av Frankrike vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([1]).

(72) Afrijet har emellertid i rätt tid inkommit med ett adekvat svar på en förfrågan från Frankrikes civila luftfartsmyndigheter när det gäller säkerhetsaspekterna av bolagets verksamhet.

(73) Kommissionen noterade att Afrijet genomgick en inspektion för ny certifiering i januari 2009, genomförd av Gabons myndigheter. Efter att det fastställts att alla problem som uppdagats vid inspektionen undanröjts fick flygbolaget ett nytt drifttillstånd i februari 2009, vilket omfattar ett andra flygplan av typ Falcon 900 med registrering TR-AFR.

(74) I ljuset av det ovan anförda och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det att Afrijet bör förbli i bilaga B och att denna bilaga bör ändras för att återge det nya drifttillståndet och garantera att den nuvarande nivån på trafiken till gemenskapen bibehålls.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) SN2AG begärde att få yttra sig inför flygsäkerhetskommittén, vilket skedde 25 mars 2009. Kommissionen noterade att företaget har inlett en ytterligare omstrukturering och en rad korrigerande åtgärder för att försöka uppnå överensstämmelse med internationella flygsäkerhetsnormer. Kommissionen noterade att SN2AG genomgick en inspektion för ny certifiering i februari 2009, genomförd av Gabons myndigheter. Efter att det fastställts att alla problem som uppdagats vid inspektionen undanröjts fick flygbolaget ett nytt drifttillstånd i februari 2009.

(76) Det finns styrkta belägg för att en del av ICAO:s säkerhetskrav ännu inte uppfylls. Vid tidpunkten för yttrandet inför flygsäkerhetskommittén hade flygbolaget exempelvis ännu inte i praktiken installerat det system för övervakning av flyguppgifter som krävs för flygplanet av typ Fokker 28–0100 (Fokker 100).

(77) Det finns styrkta belägg för att SN2AG i sina svar på kommissionens förfrågningar har brustit i öppenhet och insyn och inte har respekterat tidsfristerna. SN2AG hävdar att det inte fått ta del av några rapporter om allvarliga brister som upptäckts vid de rampinspektioner som genomförts inom ramen för säkerhetskontrollen av utländska flygplan (SAFA-förfarandet), trots att Frankrike upptäckt ett flertal brister vid rampinspektioner utförda inom ramen för SAFA-förfarandet ([2]).

(78) På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att SN2AG bör vara kvar i bilaga A.

(79) Kommissionen är emellertid beredd att åter se över detta flygbolags situation i ljuset av eventuella nya utvecklingar som ger tillräckliga bevis för att säkerhetsbristerna åtgärdats.

Samlad säkerhetstillsyn för lufttrafikföretag från Gabon

(80) Kommissionen noterar att Gabons nya myndighet (*Agence Nationale de l'Aviation Civile*, nedan kallad *ANAC*), som inrättats av Republiken Gabon i juli 2008, i praktiken inledde sin verksamhet den 23 januari 2009. ANAC står i början av sin utveckling och håller just på att smala tillräckliga ekonomiska medel och anställa den kvalificerade tekniska personal den behöver för att i praktiken uppfylla sina skyldigheter gentemot ICAO.

(81) Kommissionen gjorde de behöriga myndigheterna i Gabon uppmärksamma på att övervakningen av lufttrafikföretag som godkänts i Gabon fortfarande visar oroande resultat vid rampinspektioner, trots att myndigheterna ökat sin tillsynsverksamhet. Gabons behöriga myndighet uppmanades lämna förklaringar och vidta nödvändiga lämpliga åtgärder.

(82) Kommissionen uppmuntrar de satsningar som görs av Gabons myndighet för att reformera det civila luftfartssystemet och i synnerhet den pågående omcertifieringen av alla flygbolag i syfte att garantera full överensstämmelse med ICAO:s säkerhetsstandarder. Kommissionen är beredd att så småningom överväga ett besök på plats för att kontrollera de framsteg som gjorts i praktiken.

Lufttrafikföretag från Ukraina

Motor Sich JSC Airlines

(83) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Motor Sich, som godkänts i Ukraina. Bristerna fastställdes av Frankrike och ett ECAC-land (Turkiet) vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([3]). Ytterligare inspektioner har gett samma resultat, vilket tyder på systematiska säkerhetsbrister.

(84) De behöriga myndigheterna i Turkiet beslutade den 27 november 2008 att belägga detta lufttrafikföretag med ett omedelbart verksamhetsförbud.

(85) Motor Sich inkom med ett svar på en förfrågan från Turkiets civila luftfartsmyndigheter i vilket man tillkännagav att man beslutat att ställa in flygningar med luftfartyg av typen AN-24 till denna stat, vilket man gjorde.

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

(86) Motor Sich har i rätt tid inkommit med ett adekvat svar på en förfrågan från Frankrikes civila luftfartsmyndigheter och har angivit vilka korrigerande åtgärder man vidtagit efter den rampinspektion som genomfördes den 12 mars 2008 i Frankrike. Detta svar var emellertid inte tillräckligt, eftersom det saknades styrkande dokumentation.

(87) Turkiets myndigheter informerade kommissionen om att Ukrainas myndigheter efter en oplanerad kontroll hos operatören beslutat att återkalla operatörens drifttillstånd. Samma myndigheter beslutade senare att låta Motor Sich återuppta sin flygtrafik till detta land, med vissa begränsningar för trafik med luftfartyg av typen AN-24.

(88) Den 16 mars 2009 svarade Ukrainas myndigheter på en förfrågan från kommissionen om säkerhetstillsynen av Motor Sich, och angav att flygbolagets drifttillstånd dragits in den 22 januari, och att den statliga flygförvaltningen skulle tillåta fortsatt verksamhet med undantag för flygplanen av typ AN-24 i bolagets flotta, när de korrigerande åtgärderna genomförts. Inget datum har angivits för utfärdande av ett sådant begränsat nytt drifttillstånd, och det har inte heller lagts fram några bevis för att bolaget inspekterats i syfte att kontrollera att gällande säkerhetskrav respekteras i någon del av flottan. Enligt ovan nämnda skriftväxling med den statliga flygförvaltningen förnyade dessa myndigheter slutligen drifttillståndet och gav flygbolaget tillstånd att flyga med ett plan av typ AN-24 efter inspektioner med positiva resultat som visar att flygbolaget har åtgärdat alla brister på detta flygplan.

(89) Uppgifterna i denna skriftväxling anses inte vara ett adekvat svar, eftersom de inte överensstämmer med de uppgifter som Ukrainas myndigheter lämnat den 2 februari 2009, enligt vilka Motor Sichs drifttillstånd utfärdades den 8 november 2008 och är giltigt till den 8 november 2010, och driftspecifikationen utfärdades den 23 december 2008 med giltighetstid till den 8 november 2010.

(90) Motor Sich begärde att få yttra sig inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 24 mars 2009. I samband med yttrandet inför flygsäkerhetskommittén visade Motor Sich bristande förmåga att hantera de säkerhetsbrister som upptäckts, genom bristande öppenhet och otillräcklig information om dess trafik till gemenskapen.

(91) I ljuset av det ovan anförda anser kommissionen att Ukrainas behöriga myndigheter har visat otillräcklig förmåga att utöva tillsyn över flygbolagets verksamhet i enlighet med myndigheternas skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

(92) På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att Motor Sich inte har visat att man kan vidta alla åtgärder som krävs för att uppfylla gällande säkerhetsnormer och därför bör införas i bilaga A.

Ukraine Cargo Airways

(93) Flygbolaget Ukraine Cargo Airways (UCA) begärde att få yttra sig inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 24 mars 2009.

(94) På grundval av uppgifter som bolaget lämnat till kommissionen den 16 mars 2009 verkar det som om flygbolaget vidtagit åtgärder för att avhjälpa tidigare upptäckta brister på sina flygplan i trafik till gemenskapen. Företaget har lämnat uppgifter om att det inspekterats av Ukrainas statliga luftfartsmyndighet i november 2008. Efter den inspektionen förlängdes drifttillståndet med två år fram till november 2010. Kommissionen fick emellertid inga uppgifter från Ukrainas myndigheter om denna inspektion och dess resultat innan flygbolagets drifttillstånd förnyades.

(95) I sin presentation inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén hävdade flygbolaget dessutom att det fått skriftlig bekräftelse från olika medlemsstater om att UCA på ett tillfredsställande sätt åtgärdat de säkerhetsbrister som upptäckts av dessa länders kontrollmyndigheter. Med undantag för en medlemsstats uppgifter om driften av ett flygplan av typ AN-12 som strukits från drifttillståndet har de övriga medlemsstaterna emellertid inte bekräftat UCA:s påstående.

(96) Kommissionen anser att man måste genomföra ett besök på plats för att till fullo kunna bedöma flygbolagets förmåga att utarbeta en lämplig handlingsplan för korrigerande åtgärder och att genomföra denna i praktiken. Olyckligtvis kunde ett sådant besök inte genomföras före flygsäkerhetskommitténs möte den 24 mars 2009, på grund av bristande samarbete från Ukrainas myndigheter. Vid flygsäkerhetskommitténs möte den 24 mars 2009 uttryckte Ukrainas statliga luftfartsmyndighet sin beredskap att ta emot ett sådant besök från kommissionen och medlemsstaterna. Kommissionen kommer att besluta om eventuella ändringar av flygbolagets verksamhetsförbud på grundval av vad som framkommer vid detta framtida besök.

(97) På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det i detta läge att flygbolaget inte kan strykas från bilaga A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Flygbolaget Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) begärde att få yttra sig inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 24 mars 2009.

(99) På grundval av uppgifter som bolaget lämnat till kommissionen den 16 oktober 2008 verkar det som om flygbolaget vidtagit åtgärder för att avhjälpa tidigare upptäckta brister på sina flygplan i trafik till gemenskapen.

(100) Den 5 november 2008 skickade Ukrainas myndigheter en skrivelse till kommissionen och meddelade att flygbolagets drifttillstånd förlängts till den 15 december 2008, i väntan på att förfarandet genomförts för att förnya tillståndet för en tvåårsperiod från det datumet till den 15 december 2010. Samtidigt skickade de in certifieringsakten för UMAir, från en inspektion som utförts den 31 oktober 2008, Varken flygbolaget eller Ukrainas myndigheter har emellertid lämnat in inspektionsrapporten för utfärdandet av flygbolagets drifttillstånd.

(101) Flygbolaget framförde även i sin presentation inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén att det genomfört de åtgärder som krävs för att lösa alla säkerhetsproblem som lett till verksamhetsförbud i september 2007.

(102) Kommissionen anser att man måste genomföra ett besök på plats för att till fullo kunna bedöma flygbolagets förmåga att utarbeta en lämplig handlingsplan för korrigerande åtgärder och att genomföra denna i praktiken. Olyckligtvis kunde ett sådant besök inte genomföras före flygsäkerhetskommitténs möte den 24 mars 2009, på grund av bristande samarbete från Ukrainas myndigheter. Vid flygsäkerhetskommitténs möte den 24 mars 2009 uttryckte Ukrainas statliga luftfartsmyndighet sin beredskap att ta emot ett sådant besök från kommissionen och medlemsstaterna. Kommissionen kommer att besluta om eventuella ändringar av flygbolagets verksamhetsförbud på grundval av vad som framkommer vid detta besök.

(103) På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det i detta läge att flygbolaget inte kan strykas från bilaga A.

Situationen i stort för säkerhetstillsynen över lufttrafikföretag från Ukraina

(104) Kommissionen uppmärksammade de behöriga myndigheterna i Ukraina på att övervakningen av lufttrafikföretag som godkänts i Ukraina fortfarande visar oroande resultat vid rampinspektioner, trots att myndigheterna ökat sin tillsynsverksamhet. Vid flygsäkerhetskommitténs möte i november 2008 uppmanades Ukrainas myndigheter att tillhandahålla förtydliganden och att vidta lämpliga åtgärder; myndigheterna gick också med på en säkerhetsbedömning som kommissionen skulle organisera i samarbete med medlemsstaterna. Ukrainas statliga luftfartsmyndighet har emellertid inte delgivit kommissionen någon genomföranderapport om verksamhetsplanen för de korrigerande åtgärderna för att förbättra och skärpa säkerhetstillsynen i Ukraina; bolaget är skyldigt att lämna en sådan rapport var tredje månad enligt förordning (EG) nr 715/2008 [1].

(105) De behöriga myndigheterna visade också en bristande samarbetsvilja i förberedelserna inför detta kontrollbesök, vilket framgår av att de inte lämnat in den efterfrågade dokumentationen avseende luftvärdighet samt avvisat kommissionens förslag till besöksprogram. Kommissionen var därför tvungen att ställa in kontrollbesöket, som var planerat till den 9–13 februari 2009.

(106) Kommissionen noterar de ukrainska myndigheternas yttranden om att de går med på att ta emot ett gemensamt besök från kommissionen, medlemsstaterna och EASA och att de bekräftar sin samarbetsvilja för att framgångsrikt organisera sådana säkerhetskontroller i syfte att visa att de är i stånd att genomföra tillsynen för alla flygbolag som har godkänts i Ukraina i fullständig överensstämmelse med ICAO:s krav.

Bangkok Airways

(107) Melland en 10 och den 13 mars 2009 genomförde en expertgrupp från EU ett faktainsamlingsbesök i Konungariket Thailand för att bedöma den aktuella säkerhetsnivån på lufttrafikföretaget Bangkok Airways driftsnormer och på den tillsyn som utövas över flygbolaget av Thailands ministerium för civil luftfart. I synnerhet ville man genom besöket fastställa om något av flygbolagets flygplan används av transportföretaget Siem Reap Airways International, som godkänts av Konungariket Kambodjas myndigheter och som tagits med i bilaga A till gemenskapens lista genom kommissionens förordning (EG) nr 1131/2008 av den 14 november 2008 [2].

(108) Rapporten visar att flygbolaget i dag har faktisk kontroll över sin verksamhet, och att all personal har licens från Thailands myndigheter. Dessutom visar rapporten att Thai DCA utövar adekvat tillsyn över bolaget. Därför anser kommissionen på grundval av de gemensamma kriterierna att inga ytterligare åtgärder krävs i nuläget.

Lufttrafikföretag från Kambodja

(109) Kambodjas myndigheter har meddelat kommissionen att de gör framsteg med genomförandet av handlingsplanen för att avhjälpa de brister som fastställts av ICAO i den senaste USOAP-rapporten, och att man i första hand inriktat sig på brister i flygtrafiken, för att säkerställa att säkerhetstillsynen över flygbolag i Kambodja överensstämmer med ICAO-standarderna.

[1] EGT L 197, 25.7.2008, s. 36.
[2] EGT L 306, 15.11.2008, s. 47.

(110) Kambodjas myndigheter har meddelat kommissionen att de har dragit in drifttillståndet för följande flygbolag: Siem Reap Airways International i december 2008 och Cambodia Angkor Airways i februari 2009. De bekräftar också att alla drifttillstånd som utfärdats nu är indragna eller upphävda, med undantag för tillstånden för Helicopter Cambodia och Sokha Airlines.

(111) Siem Reap Airways International har ansökt om att få upphävandet av sitt drifttillstånd återkallat. Eftersom Kambodjas myndigheter har angivit att de ännu inte har slutfört bedömningen av överensstämmelse med gällande krav bör flygbolaget emellertid bli kvar i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

(112) Genom en skrivelse av den 4 mars 2009 informerade generaldirektören för civil luftfart i Demokratiska republiken Kongo kommissionen om att vissa flygbolag som omfattas av bilaga A till kommissionens förordning (EG) nr 1131/2008 inte längre är verksamma och att följande flygbolag har fått drifttillstånd: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia samt Swala Aviation. De lufttrafikföretag som fortfarande bedriver verksamhet kommer att granskas i syfte att förnya deras drifttillstånd.

(113) I ljuset av det ovan anförda bör bilaga A till kommissionens lista följaktligen uppdateras för att ta med de flygbolag för vilka Demokratiska republiken Kongos myndigheter utfärdat drifttillstånd. I brist på bevis för att drifttillstånden för de flygbolag som upphört med sin verksamhet återkallats, dragits in eller lämnats tillbaka kan emellertid inget av dessa bolag tas bort från kommissionens lista.

(114) I sin skrivelse begärde generaldirektören för civil luftfart i Demokratiska republiken Kongo dessutom att kommissionen skulle flytta flygbolaget Hewa Bora från bilaga A till bilaga B för att tillåta det att återuppta sin trafik mellan Kinshasa och Bryssel med ett flygplan av typ Boeing 767 med registrering 9Q-CJD Eftersom varken operatören eller den myndighet som har ansvar för reglering och tillsyn lagt fram några bevis på att de gällande säkerhetsstandarderna är uppfyllda går det för närvarande inte att fatta något beslut och Hewa Bora Airways bör därför kvarstå i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Republiken Angola

(115) Angolas myndigheter har begärt att få lämna en lägesrapport till kommissionen och flygsäkerhetskommittén om genomförande av den handlingsplan för korrigerande åtgärder de utarbetat för att åtgärda de säkerhetsbrister som ICAO upptäckt inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP). I sin presentation av den 26 mars 2009 lade Angolas myndigheter fram uppgifter om myndigheternas organisation, struktur och personal, utfärdandet av standarder i fråga om personallicenser och fortbildning, flygningar samt luftvärdighet, i ljuset av förändringar av primärlagstiftningen och civilflygslagstiftningen. De har redan inlett omcertifieringen av alla flygbolag som är etablerade i Angola. Dessutom upplyste myndigheten om ändringar i lagstiftningen om undersökning av olyckor och incidenter.

(116) Angolas myndigheter angav också att flygbolaget TAAG fortsatte att genomgår betydande förändringar på olika nivåer, bland annat följande: Drift, förvaltning, kvalitet och kostnadsrationalisering.

(117) Kommissionen noterar den lägesrapport som Angolas myndigheter lagt fram och kommer att granska situationen för de flygbolag som godkänts i Angola vid flygsäkerhetskommitténs nästa möte.

Lufttrafikföretag från Indonesien

(118) Efter det att den nya luftfartslagen antogs den 12 januari 2009 har de behöriga myndigheterna i Indonesien till kommissionen överfört de gällande bestämmelserna om civil luftfartssäkerhet (Civil Aviation Safety Regulations, CASR) tillsammans med anvisningar, samt en detaljerad uppdatering av hur långt man har kommit i genomförandet av den avhjälpande åtgärdsplan som syftar till att ta itu med de brister som ICAO påvisat inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP).

(119) På begäran av det indonesiska generaldirektoratet för civil luftfart (DGCA) besökte en grupp europeiska experter Indonesien den 23–27 februari 2009 för att genomföra ett faktainsamlingsbesök. Inom ramen för denna bedömning besökte gruppen även fyra lufttrafikföretag (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia och Ekspres Transportasi Antarbenua) för att kontrollera generaldirektoratets förmåga att säkerställa sin säkerhetstillsyn i överensstämmelse med gällande normer.

(120) Rapporten från besöket visar på avsevärda förbättringar i fråga om generaldirektoratets uppbyggnaden och bemanning, vilket av allt att döma skulle göra det möjligt för det att på ett adekvat sätt utföra sina reglerings- och tillsynsfunktioner. Rapporten visar emellertid också att tillsynen trots dessa framsteg inte utövas full ut i detta skede. Det befintliga tillsynssystemet gör det inte möjligt att i tillräckligt hög grad följa upp de brister som generaldirektoratet fastställer hos indonesiska lufttrafikföretag. Generaldirektoratet tycks framför allt i nuläget ha svårt att spåra uppgifter om det datum då en brist senast ska vara åtgärdad, det datum bristen faktiskt åtgärdades och huruvida en eventuell förlängning av tidsfristen för att åtgärda en brist har beviljats. Till följd av detta bedöms den nuvarande nivån på effektiviteten i generaldirektoratets tillsyn över indonesiska lufttrafikföretag i detta skede fortfarande vara otillfredsställande och i behov av förbättring.

(121) Kommissionen noterar skillnaderna i sak jämfört med bilaga 6 till Chicagokonventionen, som Indonesien anmälde till ICAO den 20 februari 2009. Dessa skillnader omfattar ett bristande genomförande av ett antal ICAO-krav som rör bilaga 6 och som, i vissa fall, direkt påverkar säkerheten i den verksamhet som bedrivs av indonesiska lufttrafikföretag. Kommission konstaterar emellertid samtidigt att de lufttrafiktrafikföretag som besöktes av gruppen av europeiska experter uppfyller ICAO:s krav på utrustning på frivillig basis (med några få undantag som rör särskilda luftfartyg).

(122) På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att den nuvarande nivån på effektiviteten i generaldirektoratets tillsynsverksamhet inte möjliggör ett adekvat upprätthållande eller iakttagande av gällande säkerhetsnormer med avseende på lufttrafikföretag som är godkända i Indonesien. För närvarande kan följaktligen inget av de indonesiska lufttrafikföretagen strykas från gemenskapens förteckning. För att vid flygsäkerhetskommitténs nästa möte ompröva effektiviteten i tillsynen kommer kommissionen att upprätthålla nära kontakter med de behöriga myndigheterna i Indonesien.

(123) De behöriga myndigheterna i Indonesien har också till kommissionen överlämnat en uppdaterad förteckning över lufttrafikföretag med drifttillstånd. Följande lufttrafikföretag är för närvarande godkända i Indonesien: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, 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 samt Eastindo. Gemenskapsförteckningen bör uppdateras i enlighet med detta och dessa lufttrafikföretag bör införas i bilaga A.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

(124) Trots uttryckliga anmodanden från kommissionens sida har det hittills inte inkommit några handlingar som styrker att övriga lufttrafikföretag som är uppförda på gemenskapsförteckningen av den 14 november 2008 och de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa har åtgärdat bristerna i full utsträckning. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag bör fortsätta att vara belagda med verksamhetsförbud (bilaga A) respektive driftsrestriktioner (bilaga B).

(125) 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 8 april 2009

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Ledamot av kommissionen

BILAGA A

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357–08	KRT	Republiken Kazakstan
Air Koryo	Okänt	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Republiken Sudan
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
ATMA AIRLINES	AK-0372–08	AMA	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311–07	BKT	Republiken Kazakstan
East Wing	AK-0332–07	EWZ	Republiken Kazakstan
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Thailand
Sayat Air	AK-0351–08	SYM	Republiken Kazakstan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungariket Kambodja
Silverback Cargo Freighters	Okänt	VRB	Republiken Ruanda
STARLINE KZ	AK-0373–08	LMZ	Republiken Kazakstan
Ukraine Cargo Airways	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	Okänt	Okänt	Republiken Angola
AIR26	Okänt	Okänt	Republiken Angola
AIR GEMINI	02/2008	Okänt	Republiken Angola
Air Gicango	Okänt	Okänt	Republiken Angola

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR JET	Okänt	Okänt	Republiken Angola
AIR NAVE	Okänt	Okänt	Republiken Angola
ALADA	Okänt	Okänt	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	Okänt	Okänt	Republiken Angola
Diexim	Okänt	Okänt	Republiken Angola
GIRA GLOBO	Okänt	Okänt	Republiken Angola
HELIANG	Okänt	Okänt	Republiken Angola
HELIMALONGO	11/2008	Okänt	Republiken Angola
MAVEWA	Okänt	Okänt	Republiken Angola
RUI & CONCEICAO	Okänt	Okänt	Republiken Angola
SAL	Okänt	Okänt	Republiken Angola
SONAIR	14/2008	Okänt	Republiken Angola
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Okänt	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänt	Okänt	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Okänt	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Okänt	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Okänt	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, däribland			Demokratiska republiken Kongo
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratiska republiken Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratiska republiken Kongo
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Okänt	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	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANSPORTS AERIENS CONGO-LAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndighet, däribland			Ekvatorialguinea
Cronos AIRLINES	Okänt	Okänt	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	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
GETRA - Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänt	Okänt	Ekvatorialguinea
UTAGE – Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndighet, däribland			Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135–020	Okänt	Republiken Indonesien
AIRFAST INDONESIA	135–002	AFE	Republiken Indonesien
Alfa TRANS DIRGANTATA	135–012	Okänt	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135–022	Okänt	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135–028	Okänt	Republiken Indonesien
ATLAS DELTA SATYA	135–023	Okänt	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135–029	Okänt	Republiken Indonesien
BALAI KALIBRASI FASITAS PENE-RBANGAN	135–031	Okänt	Republiken Indonesien
CARDIG AIR	121–013	Okänt	Republiken Indonesien
DABI AIR	135–030	Okänt	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135–013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135–010	Okänt	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135–014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135–038	Okänt	Republiken Indonesien
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135–032	Okänt	Republiken Indonesien
GARUDA INDONESIA	121–001	GIA	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135–018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121–009	AWQ	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135–017	IDA	Republiken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135–019	Okänt	Republiken Indonesien
KAL STAR	121–037	Okänt	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121–003	KAE	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135–016	Okänt	Republiken Indonesien
LION MENTARI ARILINES	121–010	LNI	Republiken Indonesien
LINUS AIRWAYS	121–029	Okänt	Republiken Indonesien
MANDALA AIRLINES	121–005	MDL	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121–020	Okänt	Republiken Indonesien
MEGANTARA AIRLINES	121–025	Okänt	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121–002	MNA	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
METRO BATAVIA	121–007	BTV	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135–007	Okänt	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135–011	Okänt	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135–041	Okänt	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135–042	Okänt	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121–008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135–026	Okänt	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135–025	Okänt	Republiken Indonesien
REPUBLIC EKSPRESS	121–040	RPH	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121–017	RIU	Republiken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135–036	Okänt	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135–004	Okänt	Republiken Indonesien
SMAC	135–015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121–035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135–006	Okänt	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135–021	Okänt	Republiken Indonesien
TRAVEL EKSPRESS AVIATION SERVICE	121–038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135–009	Okänt	Republic of Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121–018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121–006	TGN	Republiken Indonesien
WING ABADI NUSANTARA	121–012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndighet, däribland			Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizistan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgizistan
AEROSTAN (F.D. Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
Click Airways	11	CGK	Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	Okänt	Kirgizistan
Golden Rule Airlines	22	GRS	Kirgizistan
ITEK Air	04	IKA	Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizistan
Kirgizistan	03	LYN	Kirgizistan
MAX Avia	33	MAI	Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	Okänt	Kirgizistan
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Kirgizistan
Sky Way air	21	SAB	Kirgizistan
Tenir Airlines	26	TEB	Kirgizistan
Trast Aero	05	TSJ	Kirgizistan
VALOR AIR	07	Okänt	Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Liberias tillsynsmyndighet			Liberia
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndighet, med undantag av Gabon Airlines och Afrijet, däribland			Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Republiken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon

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

BILAGA B

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Opera hemma	Luftfartygstyp	Registreringsnummer och, om det finns tillgängligt, serienummer	Registreringsstat
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republiken Gabon	Hela flottan utom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50; 1 luftfartyg av typen Falcon 900;	Hela flottan utom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republiken Gabon
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747–269B	S2-ADT	Bangladesh
Air Service Comores	06–819/TA-15/DGACM	KMD	Komorerna	Hela flottan utom: LET 410 UVP	Hela flottan utom: D6-CAM (851336)	Komorerna
GABON AIRLINES [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan utom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767–200;	Hela flottan utom: TR-LHP	Republiken Gabon

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

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