KOMISSION ASETUS (EY) N:o 619/2009,

annettu 13 päivänä heinäkuuta 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitettu yhteisön luettelo niistä 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 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: Kreikan toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat, että Euroair Ltd:n lentotoimintalupa peruttiin 8 päivänä toukokuuta 2009, Ruotsin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat peruuttaneensa Nordic Airways AB:n (”Regional”) lentotoimintaluvan 23 päivänä tammikuuta 2009 ja Fly Excellence AB:n lentotoimintaluvan 31 päivänä maaliskuuta 2009.

One Two Go Airlines ja Orient Thai Airlines

One Two Go Airlines

(8) Thaimaan toimivaltaiset viranomaiset (Thai Department of Civil Aviation – Thai DCA) ilmoittivat komissiolle 8 päivänä huhtikuuta 2009 peruuttaneensa One Two Gon lentotoimintaluvan. Vaikka One Two Go oli valittanut peruuttamismääräyksestä, Thai DCA vahvisti määräyksen voimassaolon 4 päivänä toukokuuta 2009.

(9) Koska lentoliikenteen harjoittajalla ei siis enää ole lentotoimintalupaa eikä sen toimilupaa yhteisten perusteiden nojalla voida sen vuoksi pitää pätevänä, katsotaan, ettei One Two Go ole enää asetuksen (EY) N:o 2111/2005 2 artiklassa määritelty ”lentoliikenteen harjoittaja”, joten se olisi poistettava liitteestä A.

([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.

Orient Thai Airlines

(10) Yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta yhteisön luettelosta annetun asetuksen (EY) N:o 474/2006 muuttamisesta 8 päivänä huhtikuuta 2009 annetun komission asetuksen (EY) N:o 298/2009 ([1]) mukaisesti Thai DCA antoi komissiolle tiedot Orient Thain toteuttamien korjaavien toimien tehokkuudesta sekä toimenpiteistä, jotka Thai DCA oli toteuttanut aiemmin todettujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi ja jotka johtivat siihen, että lentoliikenteen harjoittajan lentotoiminta MD-80-tyypin ilma-aluksilla keskeytettiin 75 päivän ajaksi 7 päivään lokakuuta 2008 asti.

(11) Komissio katsoo, ettei näiden tietojen perusteella ole aihetta muihin toimiin.

Ukrainasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

Ukrainasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien yleinen turvallisuusvalvonta

(12) Joukko eurooppalaisia asiantuntijoita teki matkan Ukrainaan 25 päivästä 29 päivään toukokuuta 2009, kun asetus (EY) N:o 298/2009 oli annettu, tarkastaakseen sen toimintasuunnitelman täytäntöönpanon edistymisen, jonka Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset olivat esittäneet valvonnan ja yhteisössä lentotoimintakiellossa olevien kahden lentoliikenteen harjoittajan (Ukraine Cargo Airways ja Ukrainian Mediterranean Airlines) turvallisuustilanteen parantamiseksi. Eurooppalainen asiantuntijajoukko tarkasti myös kaksi lentoyhtiötä (South Airlines ja Khors Air Company), jotka liikennöivät yhteisöön ja joihin on kohdistettu asematasotarkastuksia yhteisössä ja muissa ECAC-valtioissa, tarkastaakseen Ukrainan valtion ilmailuviranomaisen harjoittamaa valvontaa.

(13) Valtion ilmailuviranomainen on edistynyt vain jonkin verran toimintasuunnitelmansa täytäntöönpanossa. Kaikki valtion ilmailuviranomaisen 31 päivänä toukokuuta 2008 esittämässään toimintasuunnitelmassa erittelemät toimet (12/12) valvonnan parantamiseksi ovat edelleen kesken. Valtion ilmailuviranomaisen ilmoittamaa vaatimukset täyttävää lupien myöntämisjärjestelmää ei edelleenkään ole, asiaa koskevaa lainsäädäntöä ei ole annettu eikä korjaavia toimia saada loppuun kuin aikaisintaan vuoden 2011 heinäkuussa ja joiltakin osin täytäntöönpano on siirtynyt vuoteen 2015.

(14) Toimintasuunnitelman täytäntöönpano on suoraan yhteydessä siihen, että Ukrainan oikeusjärjestelmä on niin monimutkainen eikä sen avulla voida selkeästi määrittää ilma-alusten ja lentoliikenteen harjoittajien hyväksymisessä sovellettavia vaatimuksia eikä sitä, ovatko ne todella kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) yleissopimuksen liitteiden mukaisia. Tämä vahvistettiin tapaamisissa mainitun neljän lentoliikenteen harjoittajan kanssa.

(15) Tarkastusraportista käy myös ilmi, ettei Ukrainan toimivaltaisilla viranomaisilla ole riittävästi henkilöstöä valvomaan 74:ää lentotoimintalupien haltijaa (lentokelpoisuutta ja liikennöintiä). Jatkuvan valvonnan harjoittamista ei pystytty täysin osoittamaan eivätkä Ukrainan toimivaltaisten viranomaisten käynnin jälkeen esittämät kommentit selventäneet tilannetta. Ukrainan toimivaltaisten viranomaisten käyttämän lentotoimintalupajärjestelmän yksityiskohtainen tarkastelu paljastaa myös, ettei järjestelmässä eritellä selkeästi lupien antamisessa sovellettavia sääntöjä/vaatimuksia eikä sitä, millä kalustolla on varmasti lupa liikennöidä ja mitkä luvat lentoliikenteen harjoittajalla tarkkaan ottaen on.

(16) Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset esittivät huomautuksia, jotka eivät riittäneet poistamaan tarkastuskäynnin aikana esiin tulleita ongelmia. Kyseisten viranomaisten ilmoittamia erilaisia korjaavia toimia on seurattava tarkasti, ja niitä on arvioitava säännöllisesti, ottaen huomioon ICAO:n johtaman turvallisuusvalvonnan yleisen tarkastusohjelman (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP) puitteissa kesäkuussa 2008 järjestämän tarkastusmatkan tulokset. Myös tämän matkan jälkeen Ukrainan viranomaiset esittivät uuden, korjaavia toimia sisältävän toimintasuunnitelman, jonka täytäntöönpano riippuu Ukrainan uuden ilmailulain hyväksymisestä, jonka on tarkoitus tapahtua vuonna 2010. Erilaisia täytäntöönpanosääntöjä ei siis saada hyväksyttyä ennen vuoden 2011 jälkipuoliskoa lentotoiminnan osalta, vuoden 2012 lopussa lentohenkilökunnan lupakirjojen osalta ja vuoden 2015 lopussa jatkuvan lentokelpoisuuden osalta.

(17) Tarkastuskäynnin tulosten ja 1 päivänä heinäkuuta 2009 pidetyn lentoturvallisuuskomitean kokouksen kannanottojen perusteella komissio jatkaa näiden toimien täytäntöönpanon tiivistä seuraamista ja toimii yhteistyössä Ukrainan toimivaltaisten viranomaisten kanssa auttaakseen niitä valvonnan parantamisessa ja kaikenlaiseen vaatimusten noudattamatta jättämiseen puuttumisessa. Jäsenvaltiot tarkastavat lisäksi järjestelmällisesti asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti Ukrainassa toimiluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien ilmaaluksiin komission asetuksen (EY) N:o 351/2008 ([2]) mukaisesti.

Motor Sich JSC Airlines

(18) Asetuksen (EY) N:o 298/2009 antamisen jälkeen lentoliikenteen harjoittajaa pyydettiin toimittamaan kaikki tarvittavat tiedot muun muassa aiemmin todettujen turvallisuuspuutteiden korjaavista toimista. Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset antoivat tietoja, joissa selvennettiin lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintalupaa koskeneita toimia. Motor Sich toimitti 4 päivänä kesäkuuta 2009 asiakirjoja, joiden mukaan yhtiö oli analysoinut ongelmien taustalla olevat syyt ja suunnitellut korjaavat toimet turvallisuuspuutteiden poistamiseksi. Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset olivat hyväksyneet analyysin ja korjaavat toimet. Yhtiö antoi 15 päivänä kesäkuuta Ranskan

([1]) EUVL L 95, 9.4.2009, s. 16.

([2]) EUVL L 109, 19.4.2008, s. 7.

toimivaltaisille viranomaisille tietoja korjaavista toimista, sen jälkeen kun nämä olivat tarkastaneet [1] ilma-aluksen AN-12 (UR-11819). Korjaavien toimien suunnitelman mukaan käsikirjoja ja yhtiön ohjekirjoja (toimintakäsikirja ja lentokäsikirja) oli muutettu niin, että niissä noudatetaan ICAO:n normeja ja että ne mahdollistavat asianmukaisen lennonvalmistelun.

(19) Lentäjien ja miehistön koulutus sen varmistamiseksi, että tarkistettuja käsikirjoja ja menetelmiä todella käytetään, ei kuitenkaan ole riittävää, jotta useiden muutosten soveltaminen voitaisiin kunnolla varmistaa. Komissio ei myöskään ole saanut Ukrainan toimivaltaisilta viranomaisilta tietoja siitä, että näiden toimien täytäntöönpano ja loppuunsaattaminen olisi varmistettu, jotta todetut turvallisuuspuutteet saataisiin ratkaistua kestävällä tavalla.

(20) Näiden toteamusten perusteella ja yhteisten perusteiden nojalla komissio katsoo, ettei Motor Sich tässä vaiheessa täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja, joten se olisi pidettävä edelleen liitteen A luettelossa.

Ukraine Cargo Airways

(21) Asetuksen (EY) N:o 298/2009 antamisen jälkeen eurooppalaiset asiantuntijat tarkastivat lentoyhtiön 27 päivänä toukokuuta 2009. Tarkastusraportin mukaan Ukraine Cargo Airwaysin (UCA) kalustoa on vähennetty huomattavasti vuoden aikana, ja yhtiöllä vuoden 2008 alussa olleesta 20 ilma-aluksesta (kymmenen IL-76:ta, kolme AN-12:ta, kolme AN-26:ta, kolme MIL-8-helikopteria ja yksi Tupolev Tu-134) oli tarkastusmatkan aikana jäljellä neljä ilma-alusta (kaksi IL-76:ta, yksi AN-12 ja yksi AN-26). Lentotoimintaluvan neljästä ilma-aluksesta ainoastaan yksi, IL-76 (UR-UCC), on lentokelpoisessa kunnossa, ja kolmen muun lentotoimintalupaan kuuluvan ilma-aluksen lentokelpoisuustodistukset ovat vanhentuneet. Lentoliikenteen harjoittajan mukaan yksikään muista ilma-aluksista ei enää ole lentokelpoinen eikä niillä liikennöidä.

(22) Tarkastusraportin mukaan UCA on edistynyt huomattavasti komissiolle 1 päivänä huhtikuuta 2008 esittämänsä korjaavien toimien suunnitelman täytäntöönpanossa. Suunnitelman 22 toimesta 19 on saatettu loppuun ja päätetty. Lentoturvallisuuspolitiikkaa ja ohjekirjoja on tarkistettu ja parannettu. Sisäinen turvallisuustarkastusyksikkö on perustettu. Ilma-alusten teknistä kuntoa on parannettu. Miehistön koulutusmenettelyjä on tarkistettu ja parannettu. Kolme korjaavien toimien suunnitelmaan kuuluvaa toimiehdotusta on kuitenkin vielä avoinna, ja niistä ongelmallisin on ICAO:n tietyn lentokorkeuden ylittyessä vaatimien pikakäyttöisten happinaamareiden puuttuminen IL-76-, AN-12- ja AN-26-ilma-aluksista.

(23) Raportissa todetaan myös merkittäviä turvallisuuspuutteita lentotoiminnan, koulutuksen ja tarkastusten sekä lentokelpoisuuden ylläpidon ja huollon aloilla. Laadunvalvontajärjestelmä on myös puutteellinen, sillä se ei miten-

[1] DGAC/F-2008-564.

kään takaa, että sisäisen tarkastuksen tai Ukrainan toimivaltaisten viranomaisten toteamat puutteet korjataan ja varmennetaan ennen toimien päättämistä, eikä se myöskään takaa puutteiden järjestelmällistä havainnointia. Tämän perusteella yhtiön toimintakiellon jälkeen käyttöön ottamien korjaavien toimenpiteiden kestävyys on arvelluttavaa.

(24) Yhtiötä pyydettiin kommentoimaan asiaa. UCA toimitti 10 päivänä kesäkuuta kommenttinsa tarkastuskäynnillä esiin otettuihin seikkoihin. Käynnillä tehdystä 16 toteamuksesta yksi voitiin sulkea pois yhtiön toimittamien kommenttien perusteella. Toimintakäsikirjaa ja yhtiön lentotoimintalupaa koskevien kahden toteamuksen osalta yhtiö mainitsi, että se oli antanut toimintakäsikirjansa muutokset Ukrainan toimivaltaisille viranomaisille hyväksyntää varten ja pyytänyt lentotoimintalupaansa lentokorkeuden rajoittamista AN-12 (UR-UCN)- ja AN-26 (UR-UDM) -ilma-aluksilla.

(25) Komissio ei saanut mitään tietoa siitä, oliko yhtiön pyytämät muutokset (rajoitukset) hyväksytty. Lentoliikenteen harjoittaja halusi lisäksi tulla kuulluksi ja esitti komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle 1 päivänä heinäkuuta kannanoton, jonka mukaan kaikkiaan 51 korjaavasta toimesta 15 oli vielä toteutettavana vuoden 2009 elokuun loppuun asti, minkä jälkeen Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset tarkastaisivat tilanteen. Komissio pidättää oikeuden varmistaa, että lentoliikenteen harjoittaja on pannut korjaavat toimenpiteet täytäntöön.

(26) Näiden toteamusten perusteella komissio katsoo, että yhteisten perusteiden nojalla yhtiö ei tässä vaiheessa täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja, ja se on siksi pidettävä edelleen liitteen A luettelossa.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(27) Asetuksen (EY) N:o 298/2009 antamisen jälkeen eurooppalaiset asiantuntijat tarkastivat lentoliikenteen harjoittajan 28 päivänä toukokuuta 2009. Tarkastusraportin mukaan UMAir on tehnyt merkittäviä parannuksia dokumentointijärjestelmäänsä, joka on kokonaan uudistettu. Yhtiöön on perustettu turvallisuusyksikkö ja nimetty yhteystaho SAFA-ohjelmaan kuuluvia tarkastuksia varten. Myös koulutusmenettelyjä on tarkistettu ja parannettu. Vaikka UMAir onkin saanut korjaavien toimien suunnitelmansa täytäntöönpanon päätökseen, ja Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset ovat varmistaneet tämän, asiantuntijoiden otos korjaavista toimista kuitenkin osoitti, että joitain puutteita vielä on. Näyttää esimerkiksi siltä, ettei UMAirin korjaavia toimia massa- ja massakeskiölaskelman / operatiivisen kuivamassaindeksin osalta sovelleta tehokkaasti kaikkiin lentotoimintaluvan ilma-alustyyppeihin. Joitakin puutteiden korjaamiseksi SAFA-tarkastuksissa ehdotettuja toimia ei toteuteta järjestelmällisesti. Näihin kuuluu esimerkiksi puutteiden taustalla olevien syiden määrittäminen (öljyvuoto moottorissa, puuttuvat ruuvit, suoritusrajoitteet minimivarusteluettelossa jne.).

(28) Merkittäviä turvallisuuteen liittyviä toteamuksia tehtiin toiminnan sekä lentokelpoisuuden ylläpitämisen, huollon ja tekniikan aloilla. UMAirin miehistöllä ei ole käytössään selkeää menettelyä siltä varalta, että moottoriin tulee vika lennolla (korkeuden menettäminen matkalennolla), eikä toimintakäsikirjassa ole ohjeita siitä, miten hätäilmoitus tehdään, jos polttoainetta oletetaan / on laskettu laskeutuessa olevan vähimmäismäärää vähemmän. Lisäksi yhtiö ei pystynyt esittämään todisteita lentokelpoisuusdirektiivien noudattamisesta yhden ilma-aluksen (UR-CFF) ja sen moottorin osalta, DC-9- ja MD 83 -ilma-aluksista löytyi erilaisia puutteita eikä korroosion esto- ja seurantaohjelman (CPCP, Corrosion Level Identification and reporting rules) sääntöjä noudateta. Lentoliikenteen harjoittajan laatujärjestelmästä eurooppalaiset asiantuntijat totesivat raportissaan, että järjestelystä ei käy ilmi, että kaikki huoltomenettelyt ja lentotoiminnan operatiiviset menettelyt tarkastettaisiin säännöllisesti, toteutetuissa toimissa ei aina oteta huomioon ongelman taustalla olevia syitä eikä ratkaisemattomien tarkastushuomautusten valvonnassa (sisäiset ja ulkoiset tarkastukset, Ukrainan turvallisuusjärjestelyt hyväksyvän viranomaisen huomautukset mukaan luettuina) ole käytössä yleistä järjestelmää.

(29) Yhtiötä pyydettiin kommentoimaan asiaa. UMAir esitti korjaavien toimien suunnitelman, jonka Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset olivat hyväksyneet lentoturvallisuuskomitean kokouksessa 1 päivänä heinäkuuta 2009. Suunnitelma on laadittu tarkastuskäynnin aikana todettujen puutteiden korjaamiseksi. Lentoliikenteen harjoittajan kannanotto ei kuitenkaan tarjonnut ratkaisua tarkastuskäynnillä todettuihin lentokelpoisuuden ylläpitoa koskeneisiin kysymyksiin. Komissio pidättää oikeuden varmistaa, että lentoliikenteen harjoittaja on pannut korjaavat toimenpiteet täytäntöön.

(30) Näiden toteamusten perusteella komissio katsoo, että yhteisten perusteiden nojalla yhtiö ei tässä vaiheessa täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja, ja se on siksi pidettävä edelleen liitteen A luettelossa.

Kazakstanin tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(31) ICAO:n yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puitteissa suorittamassa tarkastuksessa saatiin todennettua näyttöä siitä, ettei Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta vastaavilla viranomaisilla ole riittäviä valmiuksia panna täytäntöön ja valvoa asianmukaisia turvallisuusnormeja.

(32) Kazaktanissa huhtikuussa 2009 tehdyn USOAP-tarkastuksen jälkeen ICAO ilmoitti kaikille Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolina oleville valtioille merkittävistä turvallisuusongelmista, jotka vaikuttavat lentoliikenteen harjoittajien ja Kazakstanissa rekisteröityjen ilma-alusten turvallisuusvalvontaan. Yksi ongelmista liittyi lentotoimintaan [1] ja yksi lentokelpoisuuteen [2]. Tämän perusteella menettely, jota Kazakstanissa käytetään lentotoimintaluvan myöntämiseen, ei kata kaikkia sovellettavia ICAO:n liitteen 6 sääntöjä. Suurin osa nykyisistä lentotoimintaluvista on myönnetty ilman, että mukana on ollut pätevä lentokelpoisuustarkastaja. Erityisesti seuraavia seikkoja ei ole otettu huomioon luvan myöntämismenettelyssä: huolto-ohjelmien esittäminen, minimivarusteluettelojen (MEL) tarkistukset, lentokelpoisuuden ylläpitovaatimukset erityistä lentotoimintaa koskevaa hyväksyntää varten (esimerkiksi ETOPS ja CAT III). Lisäksi suurin osa lentokelpoisuustodistuksista on annettu ilman ilma-aluksen katsastusta eivätkä Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ole tehneet ilma-alusten määräaikaistarkastuksia. ICAO ei pitänyt näiden viranomaisten korjaavien toimien suunnitelmia hyväksyttävinä, koska niihin ei sisälly vahvistettuja täytäntöönpanopäivämääriä näiden merkittävien turvallisuusongelmien välitöntä ratkaisemista varten.

(33) Saatuaan pian ICAO:n tarkastuskäynnin ja SAFA-raporttien jälkeen tiedon kahdesta merkittävästä turvallisuusongelmasta komissio on aloittanut neuvottelut Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten kanssa ja ilmaissut olevansa vakavasti huolissaan Kasakstanissa lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien lentotoiminnan turvallisuudesta pyytäen tarkennuksia toimista, joita toimivaltainen viranomainen on toteuttanut ICAO:n huomautusten ja SAFA-tarkastusten vuoksi.

(34) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset toimittivat asiakirjoja 5 päivän ja 29 päivän kesäkuuta välillä ja esittivät kannanoton lentoturvallisuuskomitean kokouksessa 30 päivänä kesäkuuta 2009. Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle 30 päivänä kesäkuuta 2009 esittämässään kannanotossa, että ICAO:n toteamien puutteiden korjaamiseksi oli laadittu korjaavien toimien suunnitelma, jonka täytäntöönpano oli alkamassa, joten ICAO:n turvallisuusvaatimuksia voitaisiin mahdollisesti noudattaa kesäkuussa 2010. ICAO:n julkaisemien kahden merkittävän turvallisuusongelman ratkaisun ei odotettu tapahtuvan ennen vuoden 2009 joulukuuta. Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ovat myös ilmoittaneet komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle esittävänsä ICAO:n ehdotuksen mukaisesti neljännesvuosittain raportit korjaavien toimien suunnitelman täytäntöönpanon edistymisestä.

(35) Lisäksi Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ovat tarkentaneet, että lentotoimintalupia on yhteensä myönnetty 69, ja viranomaiset ovat 1 päivänä huhtikuuta 2009 aloittaneet toimenpiteet näistä 11 luvan peruuttamiseksi toistaiseksi tai kokonaan. ICAO:n ilmaisemien merkittävien turvallisuusongelmien ratkaisemiin tähtäävien toimien täytäntöönpanon valvonnasta ei kuitenkaan ole saatu varmuutta, sillä Kazakstanin toimivaltaisten viranomaisten esittämät lupien peruuttamiset toistaiseksi tai

[1] ICAO:n tarkastushuomautus OPS/01.
[2] ICAO:n tarkastushuomautus AIR/01.

kokonaan oli käynnistetty ennen ICAO USOAP -tarkastusta, eikä yhdenkään lentotoimintaluvan tosiasiallisesta peruuttamisesta ollut todisteita ja jotkut 1 päivänä huhtikuuta 2009 peruutetuiksi ilmoitetuista lentotoimintaluvista ilmoitettiin voimassaoleviksi luviksi 1 päivänä kesäkuuta 2009. Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset myönsivät, että Kazakstanin nykyinen laki sallii sen, että ilma-alusta liikennöi samanaikaisesti useampi liikenteen harjoittaja, jolloin ei ole selvää, kuka vastaa kyseisen ilma-aluksen lentokelpoisuudesta ja toiminnasta.

(36) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saanut Berkut State Airline pyysi saada tulla komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 30 päivänä kesäkuuta 2009. Kannanotossaan lentoliikenteen harjoittaja ei esittänyt kattavaa toimintasuunnitelmaa, joka olisi toteutettu turvallisuusnormien noudattamisen varmistamiseksi ja sen välttämiseksi, että yhtiö sekaantuisi BEK Air -lentoyhtiöön, jonka aiempi nimi oli Berkut Air ja joka on ollut liitteen A luettelossa vuoden 2009 huhtikuusta. Berkut State Airline ilmoitti myös, että se aikoo luopua kaupallisesta toiminnasta ja vanhojen ilma-alusten käytöstä.

(37) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset eivät pystyneet antamaan tietoja siitä, mitä lupia BEK Airilla, jonka aiempi nimi oli Berkut Air, on, eikä siitä, onko tämän lentoliikenteen harjoittajan liitteestä A poistamiseen huhtikuussa 2009 johtaneisiin turvallisuuspuutteisiin vaikuttavia korjaavia toimia toteutettu, eivätkä myöskään esittämään todisteita siitä, että tähän lentoliikenteen harjoittajaan olisi kohdistettu täytäntöönpanotoimia.

(38) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat lentoturvallisuuskomitealle, että on olemassa kolmas lentoliikenteen harjoittaja, jonka nimi on Berkut KZ, mutta eivät pystyneet antamaan tietoja tämän lentoliikenteen harjoittajan luvista.

(39) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saanut SCAT pyysi saada tulla komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 30 päivänä kesäkuuta 2009. Tässä kuulemisessa kyseinen lentoliikenteen harjoittaja myönsi, että joitakin ilma-aluksia (esimerkiksi Yak 42, jonka rekisteritunnus on UP-Y4210) liikennöivät myös muut Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat, joten tämän ilma-aluksen lentokelpoisuudesta ja toiminnasta vastaavaa tahoa ei ole selkeästi nimetty. Lentoliikenteen harjoittaja ja Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset eivät myöskään pystyneet antamaan todisteita siitä, että Liettuassa rekisteröityjen Boeing B-737-522- ja B-757-204-tyyppisten ilma-alusten (rekisteritunnukset: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB ja LY-FLG) lentokelpoisuuden ylläpito ja huolto tapahtuu EY:n säännösten mukaisesti.

(40) Komissio pani merkille toimet Kazakstanin siviili-ilmailujärjestelmän uudistamiseksi ja ensiaskeleet ICAO:n toteamien turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Yhteisten perusteiden nojalla, niin kauan kun ICAO:n toteamia merkittäviä turvallisuusongelmia ei tosiasiallisesti ole ratkaistu asianmukaisilla korjaavilla toimilla, katsotaan kuitenkin, etteivät Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset kykene tässä vaiheessa panemaan täytäntöön ja valvomaan asianmukaisia turvallisuusnormeja kaikkien niiden turvallisuusvalvonnan piiriin kuuluvien lentoliikenteen harjoittajien osalta. Tästä syystä kaikki Kazakstanissa luvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat on asetettava toimintakieltoon ja sisällytettävä siten liitteeseen A, lukuun ottamatta Air Astanaa.

Air Astana

(41) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saanut Air Astana pyysi saada tulla komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 30 päivänä kesäkuuta 2009. Kannanotossaan lentoliikenteen harjoittaja esitteli kattavia korjaavia toimia ja ongelmien taustalla olevien syiden analyysin, joiden avulla lukuisat lentoliikenteen harjoittajalle Saksassa ([1]), Alankomaissa ([2]), Yhdistyneessä kuningaskunnassa ([3]) ja muissa ECAC-valtioissa ([4]) SAFA-ohjelman osana tehdyissä asematasotarkastuksissa todetut turvallisuuspuutteet on määrä korjata. Mitä tulee kaluston lentoturvallisuuteen, kaikki lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintalupaan kuuluvat ilma-alukset on rekisteröity muualle kuin Kazakstaniin (Aruba). Aruban toimivaltainen viranomainen vastaa Air Astanan lentokalustoon kuuluvien ilma-alusten valvonnasta liitteen 1 säädösten ja Chicagon yleissopimuksen liitteiden 1 ja 8 määräysten mukaisesti samoin kuin lentokelpoisuuden ylläpitonäkökohdista liitteen 6 mukaisesti.

(42) Edellä esitetyn perusteella Air Astanaa ei tarvitse sisällyttää liitteen A luetteloon. Komissio ottaa kuitenkin huomioon yhteisössä SAFA-ohjelman osana viime aikoina tehtyjen asematasotarkastusten tulokset ([5]) sekä jäsenvaltioiden sitoumuksen lisätä Air Astanan yhteisöön liikennöivien ilma-alusten asematasotarkastuksia ja katsoo, että Air Astanan yhteisöön suuntautuvaan liikennöintiin on aiheellista kohdistaa erityisvalvontaa tiukoin ehdoin ja sen liikennöinnin olisi tapahduttava ainoastaan nykyisenlaajuisena ja käyttäen tällä hetkellä käytössä olevia ilma-aluksia. Näissä olosuhteissa on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja olisi sisällytettävä liitteessä B olevaan luetteloon.

([1]) LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.
([2]) CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.
([3]) CAA-UK-2008-187.
([4]) DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.
([5]) LBA-D-2009-332.

Sambiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(43) Sen jälkeen, kun Sambian kansallisen lentoyhtiön Zambian Airwaysin lentotoiminta oli keskeytetty tammikuussa 2009 ja ICAO oli helmikuussa 2009 USOAP-tarkastuksen perusteella todennut merkittävän turvallisuusongelman ilma-alusten toiminnassa sekä Sambian siviili-ilmailuviranomaisen lupien myöntämisessä ja valvonnassa, komissio pyysi näiltä viranomaisilta huhtikuussa 2009 tietoja tämän ongelman ratkaisemiseen tähtäävien korjaavien toimien täytäntöönpanon varmistamiseksi. Kyseinen turvallisuusongelma liittyy siihen, että Sambian siviili-ilmailuviranomainen (Department of Civil Aviation, DCA) on myöntänyt kaupallisille lentoliikenteen harjoittajille 21 lentoliikennelupaa, joista joihinkin sisältyy lupa harjoittaa kansainvälistä toimintaa. Näissä lentoliikenneluvissa otetaan huomioon pikemminkin taloudelliset seikat kuin turvallisuusnäkökohdat. Lentoliikenneluvan saaneet liikenteenharjoittajat liikennöivät ulkomaanlentoja, vaikka lentotoimintalupaa varten vaadittavia lentotoiminta- ja lentokelpoisuustarkastuksia ei ole tehty. DCA:n määräaikaistarkastusten raporteista käy myös ilmi turvallisuuspuutteita, joiden ratkaisupyrkimyksistä ei ole mitään tietoa.

(44) Sambian viranomaisten toukokuussa 2009 antamissa tiedoissa ei ole lainkaan todisteita kiireellisistä korjaavista toimista, joita tarvitaan ICAO:n esiin tuomien merkittävien turvallisuusongelmien ratkaisemiseen. Erityisesti viranomaiset eivät ole esittäneet lupien myöntämistä koskevia suunnitelmia ja menettelyjä eikä sääntöjä ja asetuksia, jotka täyttäisivät Chicagon yleissopimuksen liitteessä 6 olevat lupien myöntämistä koskevat ICAO:n vaatimukset. Sambian ”lentoliikennelupien” rajoituksista ei myöskään ole mitään näyttöä eikä ICAO:n liitteen 6 mukaisesti vaatimasta lupien myöntämismenettelystä ole olemassa asiakirjoja.

(45) Sambian toimivaltaiset viranomaiset lähettivät lisäasiakirjoja 1 päivänä kesäkuuta 2009, mutta ne eivät osoittaneet, että Sambiassa rekisteröidylle Zambezi Airlinesille 29 päivänä toukokuuta 2009 myönnetty lentotoimintalupa olisi ICAO:n vaatimusten mukainen ja että turvallisuusongelma olisi ratkaistu. ICAO:n toteama turvallisuusongelma on edelleen olemassa.

(46) Näiden tarkastushuomautusten perusteella ja sen riskin perusteella, joka tilanteesta mahdollisesti aiheutuu Sambiassa luvan saaneiden, kansainvälisen liikennöintiluvan saavien lentoliikenteen harjoittajien lentotoiminnalle, komissio katsoo, että kaikki Sambiassa luvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat olisi yhteisten perusteiden nojalla sisällytettävä liitteeseen A.

Indonesian tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(47) Indonesian siviili-ilmailuhallinto (DGCA) on antanut komissiolle todisteet siitä, että Garuda Indonesialle, Airfast Indonesialle, Mandala Airlinesille ja Ekspres Transportasi Antarbenualle (toiminimenä Premi Air) on myönnetty 10 päivänä kesäkuuta 2009 Indonesian uusien siviili-ilmailun turvallisuusmääräysten mukaiset uudet lentotoimintaluvat. Garuda- ja Airfast-lentoyhtiöille on erityisesti myönnetty uudet kaksivuotiset lentotoimintaluvat täydellisen tarkastus- ja uudelleensertifiointimenettelyn päätteeksi. Mandala- ja Premi Air -yhtiöiden tarkastus rajattiin ainoastaan uusiin siviili-ilmailun turvallisuusmääräyksiin.

(48) Indonesian DGCA:n pyynnöstä eurooppalaiset asiantuntijat tekivät selvitysmatkan Indonesiaan 15 päivästä 18 päivään kesäkuuta 2009 varmistaakseen, toteutetaanko valvontatoimet nyt kaikilta osin ja onko valvontajärjestelmää parannettu riittävästi DGCA:n Indonesiasta tulevien lentoliikenteenharjoittajien osalta tekemien tarkastushuomautusten asianmukaisia jatkotoimia varten. Tässä yhteydessä tarkastettiin myös kaksi lentoliikenteen harjoittajaa (Mandala Airlines ja Premi Air), jotta voitiin varmistaa Indonesian DGCA:n kyky huolehtia niiden turvallisuusvalvonnasta asianmukaisten normien (uudet siviili-ilmailun turvallisuusmääräykset) mukaisesti.

(49) Tarkastuskäynti osoitti, että DGCA:n valvontaa voidaan nykyisellään pitää neljän edellä mainitun lentoliikenteen harjoittajan osalta riittävänä, ja tämä yhdessä uudelleensertifiointimenettelyn kanssa takaa uusien vaatimusten noudattamisen. Valvontajärjestelmää on parannettu DGCA:n Indonesiasta tulevien lentoliikenteenharjoittajien osalta tekemien tarkastushuomautusten asianmukaisia jatkotoimia varten. DGCA on ottanut käyttöön järjestelmän, jolla hallinnoidaan tehokkaasti valvontatoimista tulevia tietoja ja jonka avulla pysytään selvillä ongelmien ratkaisemiseksi asetetuista määräpäivistä, ongelmien tosiasiallisista ratkaisemispäivistä ja DGCA:n mahdollisesti myöntämistä määräaikojen pidennyksistä.

(50) Myös DGCA:n ICAO:lle 20 päivänä helmikuuta 2009 ilmoittamat poikkeavuudet Chicagon yleissopimuksen liitteen 6 määräyksistä, jotka saattaisivat vaikuttaa kielteisesti Indonesiasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien liikennöintiturvallisuuteen, on poistettu 25 päivänä maaliskuuta 2009. DGCA:n tekemän teknisen tarkastuksen jälkeen ICAO:lle toimitettiin 28 päivänä toukokuuta 2009 uusi ilmoitus, joka sisälsi rajallisessa määrin poikkeavuuksia. Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat noudattavat siten ICAO:n normeja 30 päivästä marraskuuta 2009 alkaen. Näitä vastahyväksyttäjä normeja on jo kuitenkin sovellettu neljään lentoliikenteen harjoittajaan (Garuda, Mandala, Premi Air ja Airfast) 10 päivästä kesäkuuta 2009 eli siitä päivästä, kun niiden uudet lentotoimintaluvat myönnettiin.

(51) DGCA pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 30 päivänä kesäkuuta 2009. DGCA on ilmoittanut komissiolle, ettei Premi Airin liikennöimässä Embraer EMB-120-tyyppisessä ilma-aluksessa, jonka rekisteritunnus on PK-RJC, ole tällä hetkellä uusien siviili-ilmailun turvallisuusmääräysten mukaista TCAS-järjestelmää, mutta sen asennus on määrä saada valmiiksi 30 päivänä marraskuuta 2009. Tämä tieto on merkitty selvästi liikenteenharjoittajan lentotoimintalupaan, kuten EU:n asiantuntijoiden raportista käy ilmi.

(52) Yhteisten perusteiden nojalla arvioidaan, että DGCA:n valvontatoimien nykyisen tehokkuustason vuoksi on mahdollista varmistaa, että seuraavat Indonesiassa lentotoimintalupansa saaneet neljä lentoliikenteen harjoittajat, jotka on uudelleensertifioitu, panevat asianmukaiset turvallisuusnormit täytäntöön ja noudattavat niitä riittävällä tavalla: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines ja Ekspres Transportasi Antarbenua (toiminimenä Premiair). Sen vuoksi nämä neljä lentoliikenteen harjoittajaa olisi poistettava liitteestä A. Kaikki muut Indonesiasta tulevat lentoliikenteen harjoittavat pidetään tässä vaiheessa edelleen liitteessä A. Komissio aikoo tehdä tiivistä yhteistyötä Indonesian toimivaltaisten viranomaisten kanssa kun muita Indonesiasta tulevia lentoliikenteen harjoittajia uudelleensertifioidaan.

(53) Indonesian toimivaltaiset viranomaiset ovat myös toimittaneet komissiolle päivitetyn luettelon lentoliikenteen harjoittajista, joilla on lentotoimintalupa. Tällä hetkellä edellä mainitun neljän lisäksi seuraavilla lentoliikenteen harjoittajilla on lentotoimintalupa Indonesiassa: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, 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, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport ja Eastindo. Yhteisön luettelo olisi saatettava ajan tasalle, ja nämä yhtiöt olisi sisällytettävä liitteeseen A.

Angolan tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

TAAG Angola Airlines

(54) Angolan toimivaltaiset viranomaiset (INAVIC) ovat ilmoittaneet komissiolle, että TAAG Angola Airlinesille on täydellisen uudelleensertifiointimenettelyn päätteeksi myönnetty uusi lentotoimintalupa Angolan lentoturvallisuussäädösten mukaisesti 28 päivänä toukokuuta 2009.

(55) Eurooppalainen asiantuntijaryhmä teki Angolan toimivaltaisten viranomaisten (INAVIC) ja TAAG Angola Airlinesin pyynnöstä Angolaan selvitysmatkan 8 päivästä 11 päivään kesäkuuta 2009. Käynti vahvisti, että ICAO:n normien noudattamisessa on edistytty huomattavasti. INAVIC oli käsitellyt loppuun 66 prosenttia EU:n edellisen tarkastuskäynnin aikana helmikuussa 2008 tehdyistä huomautuksista ja TAAG 75 prosenttia. Angola oli ennen muuta antanut uudet lentoturvallisuussäännöt ICAO:n normien mukaisesti, ja sen kansallinen lentoyhtiö TAAG uudelleensertifioitiin tämän uuden oikeudellisen kehyksen mukaisesti.

(56) TAAG pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin INAVICin avustamana 1 päivänä heinäkuuta 2009. Lentoliikenteen harjoittaja ilmoitti komissiolle myös, että se oli toukokuussa 2009 läpäissyt IOSA-tarkastuksen vain muutamilla huomautuksilla, jotka oli käsitelty loppuun 29 päivään kesäkuuta 2009 mennessä.

(57) Liikenteenharjoittaja antoi lentoturvallisuuskomitealle vakuuttavan näytön siitä, että tarkastuskäynnin jälkeen oli toteutettu lisätoimia ja jäljellä olevien huomautusten käsittelyssä oli edistytty hyvin, ja esitteli kattavia toimenpiteitä, joiden mukaan yli 90 prosenttia huomautuksista oli loppuun käsitelty ja jäljellä olevat olivat käsiteltävinä. Liikenteenharjoittaja ei kuitenkaan pystynyt osoittamaan, että lentotietojen seuranta B-747- ja B-737-200-tyyppisillä ilma-aluksilla tehtävillä lennoilla on vaatimusten mukaista.

(58) Portugalin viranomaiset ilmoittivat lentoturvallisuuskomitealle, että ne olivat valmiita auttamaan Angolan toimivaltaisia viranomaisia TAAG:n turvallisuusvalvonnan parantamisessa, jotta kyseinen lentoliikenteen harjoittaja voisi liikennöidä Portugaliin. Ne ilmoittivat lentoturvallisuuskomitealle erityisesti, että ne sallisivat liikennöinnin tietyillä ilma-aluksilla Angolassa tehtävien lentoa edeltävien tarkastusten ja Portugalissa saavuttaessa tehtävien asematasotarkastusten jälkeen. Angolan toimivaltaiset viranomaiset vahvistivat hyväksyvänsä Luandassa mille tahansa Lissaboniin liikennöivälle TAAG:n ilma-alukselle Portugalin viranomaisten tuella ennen lähtöä tehtävät asematasotarkastukset. Portugalin toimivaltaiset viranomaiset tekevät kullekin TAAG:n liikennöimälle lennolle asematasotarkastukset SAFA-ohjelman osana.

(59) Näin ollen yhteisten perusteiden nojalla arvioidaan, että TAAG olisi ensinnäkin poistettava liitteestä A ja sisällytettävä liitteeseen B sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittaja tekee ainoastaan kymmenen lentoa viikossa Luandasta Lissaboniin Boeing B-777-tyyppisillä ilma-aluksilla, joiden rekisteröintitunnukset ovat D2-TED, D2-TEE ja D2-TEF. Lennot liikennöidään vasta sen jälkeen, kun Angolan viranomaiset ovat tehneet liikennöitävälle ilma-alukselle asematasotarkastuksen aina ennen lähtöä Angolasta ja Portugalin viranomaiset ovat tehneet asematasotarkastukset kullekin ilma-alukselle Portugalissa. Kyseessä on väliaikainen toimenpide, ja komissio tarkastelee tilannetta uudelleen saatavilla olevien tietojen ja erityisesti Portugalin toimivaltaisten viranomaisten arvion perusteella.

Angolasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien yleinen turvallisuusvalvonta

(60) Angolaan 8 päivästä kesäkuuta 11 päivään kesäkuuta 2009 tehty selvitysmatka paljasti, että PHA:lle ja SERVISAIRille oli myönnetty lentotoimintaluvat ilman asianmukaista lupien myöntämismenettelyä. Vaikka INAVIC olikin toistaiseksi perunut nämä kaksi lentotoimintalupaa, komissio katsoo yhteisten perusteiden nojalla, että kyseiset lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä liitteeseen A.

(61) Komissio panee merkille, että INAVIC on käynnistänyt 18 liikenteenharjoittajan uudelleensertifioinnin, joka on määrä saada päätökseen vuoden 2010 loppuun mennessä, ja rohkaisee INAVICia jatkamaan menettelyä määrätietoisesti ja ottaen asianmukaisesti huomioon tässä yhteydessä mahdollisesti todettavat turvallisuusongelmat. Tältä osin komissio toteaa, että INAVIC on pannut täytäntöönpanotoimet toimeen joidenkin lentotoimintaluvan haltijoiden osalta, sillä kuusi lupaa 19:stä on peruttu toistaiseksi.

(62) Komissio katsoo, että yhteisten perusteiden nojalla näiden lentoliikenteen harjoittajien olisi edelleen oltava liitteessä A siihen asti, kunnes INAVIC on saanut niiden täysin Angolan uusien lentoturvallisuussäädösten mukaisesti tehtävän uudelleensertifioinnin kokonaan päätökseen.

Societe Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Gabonissa toimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja SN2AG pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuultavaksi osoittaakseen, että liikennöinti Challenger CL601 -tyyppisellä ilma-aluksella, jonka rekisteritunnus on TR-AAG, ja HS-125-800-tyyppisellä ilma-aluksella, jonka rekisteritunnus on XS-AFG, tapahtuu täysin asianmukaisia normeja noudattaen, ja sitä kuultiin 1 päivänä heinäkuuta 2009. Komissio pani merkille, että lentoliikenteen harjoittaja on jatkanut uudelleenjärjestelyjä ja edistynyt huomattavasti korjaavien toimien suunnitelman täytäntöönpanossa kansainvälisten normien noudattamiseksi. Komissio pani myös merkille, että Gabonin toimivaltaiset viranomaiset olivat helmikuussa 2009 käynnistäneet SN2AG:n uudelleensertifioinnin ja lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintalupa uusittiin helmikuussa 2009.

(64) Gabonin toimivaltaiset viranomaiset (ANAC) esittelivät lisäksi lentoturvallisuuskomitealle 1 päivänä heinäkuuta 2009 ANAC:n rakennetta ja henkilöstöä koskevien uudistusten edistymistä ja ilmoittivat, että niillä on nyt riittävästi pätevää henkilöstöä tämän lentoliikenteen harjoittajan toiminnan ja huoltotoimien ICAO:n määräysten mukaiseen valvontaan. Gabonia valvonnassa maaliskuuhun 2010 asti avustavat ICAO:n asiantuntijat vahvistivat tämän.

(65) Sen vuoksi yhteisten perusteiden nojalla arvioidaan, että SN2AG noudattaa asianmukaisia turvallisuusnormeja ainoastaan lennoilla, jotka liikennöidään Challenger CL601 -tyyppisellä ilma-aluksella, jonka rekisteritunnus on TR-AAG, ja HS-125-800-tyyppisellä ilma-aluksella, jonka rekisteritunnus on XS-AFG. Näin ollen SN2AG:n toimintaa olisi rajoitettava sen muun kaluston osalta, ja se olisi siirrettävä liitteestä A liitteeseen B.

Egypt Air

(66) Egyptissä lentotoimintalupansa saaneen Egypt Airin useista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Puutteet on todettu pääasiassa Itävallan, Ranskan, Saksan, Italian, Alankomaiden ja Espanjan tekemissä sitten tammikuun 2008 tekemissä 75 tarkastuksessa ja SAFA-ohjelman osana tehdyissä asematasotarkastuksissa. Tarkastushuomautusten toistuminen (yhteensä 240 huomautusta, joista 91 luokassa 2 ja 69 luokassa 3) herättää kysymyksen järjestelmään liittyvistä turvallisuuspuutteista.

(67) SAFA-raporttien perusteella komissio aloitti 25 päivänä toukokuuta 2009 viralliset neuvottelut Egyptin toimivaltaisten viranomaisten (ECAA) kanssa ja ilmaisi olevansa vakavasti huolissaan tämän lentoliikenteenharjoittajan liikennöintiturvallisuudesta. Komissio kehotti asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan nojalla lentoliikenteen harjoittajaa ja toimivaltaisia viranomaisia toteuttamaan toimenpiteitä, joilla todetut turvallisuuspuutteet saadaan tyydyttävästi korjattua.

(68) Lentoliikenteen harjoittaja toimitti laajan asiakirja-aineiston 10, 16, 17, 19 ja 26 päivänä kesäkuuta 2009. Siinä esitettiin asematasotarkastusten ja ongelmien taustalla olevien syiden analyysin jälkeen toteutettuja tai suunniteltuja korjaavia toimia sekä pitkän aikavälin ratkaisuja. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja pyysi saada esittää kantansa suullisesti lentoturvallisuuskomitealle, ja sitä kuultiin 30 päivänä kesäkuuta 2009.

(69) Koska lentokelpoisuuden ylläpidon, huollon, toiminnan sekä aluksella olevan rahdin turvallisuuden suhteen tarkastuksissa on jatkuvasti ollut vakavia huomautuksia, komissio pyytää Egyptin toimivaltaisia viranomaisia lähettämään kuukausittain raportit korjaavien toimien suunnitelman täytäntöönpanon valvonnasta ja kaikista muista tarkastuksista, joita nämä viranomaiset kohdistavat Egypt Airiin. Komission olisi saatava myös raportti lopputarkastuksesta, joka Egyptin toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä jakson lopussa ja jonka tulokset on toimitettava komissiolle kyseisten viranomaisten antamien suositusten ohella.

(70) Lentoliikenteen harjoittaja ja Egyptin toimivaltaiset viranomaiset antoivat eurooppalaisten asiantuntijoiden tulla tarkastamaan korjaavien toimien suunnitelman täytäntöönpanon valvonnan. Komissio kehotti lentoliikenteen harjoittajaa välittömästi ratkaisemaan kestävällä tavalla useat tarkastushuomautukset, jotta toimenpiteisiin ei tarvitsisi ryhtyä. Tämän perusteella tässä vaiheessa arvioidaan, ettei lentoliikenteen harjoittajaa tarvitse sisällyttää liitteeseen A.

(71) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että Egypt Airiin kohdistetaan useampia tarkastuksia perusteeksi tapauksen uudelleenarviointiin seuraavassa lentoturvallisuuskomitean kokouksessa marraskuussa 2009.

Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(72) Venäjän federaation toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat 11 päivänä kesäkuuta 2009 komissiolle muuttaneensa 25 päivänä huhtikuuta 2008 tekemäänsä päätöstä, jolla ne poistivat yhteisöön suuntautuvan liikennöinnin 13 venäläisen ilma-aluksen lentotoimintaluvasta, koska niitä ei tuolloin ollut varustettu ICAO:n normien mukaan kansainvälisille lennoille soveltuviksi, sillä niistä puuttuivat erityisesti vaaditut TAWS/E-GPWS-laitteet. Joihinkin ilma-aluksiin, joilta kiellettiin ulkomaanliikenne 25 päivänä huhtikuuta 2008 tehdyllä päätöksellä, on sittemmin asennettu kansainvälisiin lentoihin tarvittavat laitteet. Näiden lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintalupia ja toimintaspesifikaatioita on myös mukautettu näiden muutosten vuoksi.

(73) Uuden päätöksen mukaan seuraavat ilma-alukset eivät saa liikennöidä yhteisöön, yhteisössä tai yhteisöstä:

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

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 ja RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 ja RA-88300; Yak-40K: RA-21505 ja RA-98109; Yak-42D: RA-42437; kaikki (22) Kamov Ka-26 -helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki (49) Mi-8-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki (11) Mi-171-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki (8) Mi-2-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki (1) EC-120B-helikopterit: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 ja RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: Lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintalupa on peruttu kokonaan. Krasnoyarsky Airlinesin aiemmin liikennöimästä kahdesta TU-154M-tyyppisestä ilma-aluksesta RA-85682:a liikennöi tällä hetkellä toinen Venäjän federaatiossa lentotoimintalupansa saanut lentoliikenteen harjoittaja ja RA-85683:a ei liikennöidä tällä hetkellä lainkaan.

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

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; kaikki TU-134 ilma-alukset (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki Antonov An-24 -ilma-alukset (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki An-2-ilma-alukset (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki Mi-2-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki Mi-8-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa).

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 ja RA-85690.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; kaikki Tupolev TU-134A -ilma-alukset mukaan luettuina: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 ja RA-65973; kaikki Antonov AN-24RV -ilma-alukset mukaan luettuina: RA-46625 ja RA-47818; AN24RV-tyyppisiä ilma-aluksia, joiden rekisteritunnukset ovat RA-46625 ja RA-47818, liikennöi tällä hetkellä toinen venäläinen lentoliikenteen harjoittaja.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 ja RA-85508.

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; kaikki (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 ja RA-65977; ilma-alusta RA_65143 liikennöi tällä hetkellä toinen venäläinen lentoliikenteen harjoittaja; kaikki (1) TU-134B-ilma-alukset: RA-65726; kaikki (10) Yakovlev Yak-40-ilma-alukset: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 ja RA-88280; kaikki Mil-26-helikopterit: (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki Mil-10-helikopterit: (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki Mil-8-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki AS-355-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); kaikki BO-105-helikopterit (rekisteritunnuksia ei tiedossa); AN-24B-tyyppinen ilma-alus RA-46388; AN-24B-tyyppisiä ilma-aluksia (RA-46267 ja RA-47289) ja AN-24RV-tyyppisiä ilma-aluksia (RA-46509, RA-46519 ja RA-47800) liikennöi tällä hetkellä toinen venäläinen lentoliikenteen harjoittaja.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 ja RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 ja RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 ja RA-88200.

(74) Tällaisia ilma-aluksia ei tiedetä olevan Red Wings -lentoliikenteen harjoittajalla (aiemmin Airlines 400 JSC).

(75) Venäjän federaation toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle myös, että Aeroflot-Nordin lentotoimintalupaa oli rajoitettu 3 päivään kesäkuuta 2009 asti siten, että liikennöintiä yhteisöön ei sallita.

(76) Venäjän federaation toimivaltaiset viranomaiset ja komissio ovat edelleen sitoutuneita jatkamaan läheistä yhteistyötään ja antamaan toisilleen kaikki tarvittavat lentoliikenteen harjoittajien turvallisuuteen liittyvät tiedot. Jäsenvaltiot tarkastavat järjestelmällisesti asianmukaisten turvallisuusnormien tosiasiallisen noudattamisen kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti näiden lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 351/2008 mukaisesti.

Yemenia Yemen Airways

(77) Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA) ilmoitti lentoturvallisuuskomitealle peruuttaneensa Jemenissä lentotoimintalupansa saaneen Yemenia Yemen Airwaysin EASA.145.0177-huolto-organisaatiohyväksynnän ratkaisemattomien turvallisuuspuutteiden vuoksi. Lisäksi Ranskan toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat lentoturvallisuuskomitealle peruuttaneensa lentokelpoisuustodistukset sittemmin Ranskassa rekisteröidyiltä Airbus A-310 -tyyppisiltä ilma-aluksilta (F-OHPR ja F-OHPS), joita kyseinen lentoliikenteen harjoittaja liikennöi.

(78) Komissio pani merkille, ettei EY:n asetuksia, sellaisina kuin niitä sovelletaan, ole noudatettu, ja otti huomioon Yemenia Yemen Airwaysin lennolla 626 30 päivänä kesäkuuta 2009 tapahtuneen ihmishenkiä vaatineen onnettomuuden ja päätti 1 päivänä heinäkuuta 2009 käynnistää asetuksen (EY) N:o 2111/2005 7 artiklan nojalla viralliset neuvottelut Yemenia Yemen Airwaysin kanssa sekä Jemenin toimivaltaisten viranomaisten kanssa asetuksen (EY) N:o 473/2006 nojalla arvioidakseen, noudatetaanko edellä mainitun lentoliikenteen harjoittajan lentotoiminnassa ja huoltotoimissa sovellettavia ICAO:n normeja. Komissio varaa itselleen oikeuden toteuttaa tarvittaessa kiireellisiä toimenpiteitä.

Yleisiä huomautuksia muista luetteloihin A ja B sisällytettävistä lentoliikenteen harjoittajista

(79) Komission nimenomaisista pyynnöistä huolimatta sille ei ole toimitettu todisteita siitä, että muut 8 päivänä huhtikuuta 2009 päivitettyyn 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.

(80) 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 liitteessä A olevalla tekstillä.

2. Korvataan liite B tämän asetuksen liitteessä B olevalla tekstillä.

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 13 päivänä heinäkuuta 2009.

Komission puolesta
Antonio TAJANI
Varapuheenjohtaja

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	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodžan kuningaskunta
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ei tiedossa	VRB	Ruandan tasavalta
UKRAINE 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, TAAG Angola Airlinesia lukuun ottamatta, muun muassa:			Angolan tasavalta
AEROJET	015	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR26	004	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR GEMINI	002	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR GICANGO	009	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR JET	003	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR NAVE	017	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
ALADA	005	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
DIEXIM	007	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
GIRA GLOBO	008	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
HELIANG	010	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
HELIMALONGO	011	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
MAVEWA	016	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
PHA	019	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
RUI & CONCEICAO	012	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
SAL	013	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	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
SERVISAIR	018	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
SONAIR	014/	Ei tiedossa	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	Ei sovelleta	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
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

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	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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
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

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	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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
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

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	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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 sovelleta	Päiväntasaajan Guinea
GETRA – GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Päiväntasaajan Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ei sovelleta	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, Garuda Indonesiaa, Airfast Indonesiaa, Mandala Airlinesia ja Ekspres Transportasi Antarbenuaa lukuun ottamatta, muun muassa:			Indonesian tasavalta
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
ASCO NUSA AIR	135-022	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
CARDIG AIR	121-013	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
DABI AIR NUSANTARA	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
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesian tasavalta
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesian tasavalta
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	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	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
MEGANTARA	121-025	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonesian tasavalta
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 AIR CHARTER	121-022	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 EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Indonesian tasavalta
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesian tasavalta
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
SKY AVIATION	135-044	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 EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonesian tasavalta
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesian tasavalta
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesian tasavalta
UNINDO	135-040	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	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonesian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kazakstanin viranomaisilta, Air Astanaa lukuun ottamatta, muun muassa:			Kazakstanin tasavalta
AERO AIR COMPANY	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
AEROPRAKT KZ	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
AEROTOUR KZ	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Kazakstanin tasavalta
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazakstanin tasavalta
AIR DIVISION OF EKA	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
AIR FLAMINGO	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
AIR TRUST AIRCOMPANY	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
ALMATY AVIATION	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
ARKHABAY	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Kazakstanin tasavalta
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Kazakstanin tasavalta
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Kazakstanin tasavalta
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazakstanin tasavalta
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Kazakstanin tasavalta
AVIA-JAYNAR	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
BEYBARS AIRCOMPANY	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Kazakstanin tasavalta
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Kazakstanin tasavalta
BERKUT KZ	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Kazakstanin tasavalta
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Kazakstanin tasavalta
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Kazakstanin tasavalta
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Kazakstanin tasavalta
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Kazakstanin tasavalta
EOL AIR	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazakstanin 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	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Kazakstanin tasavalta
FENIX	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kazakstanin tasavalta
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Kazakstanin tasavalta
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Kazakstanin tasavalta
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Kazakstanin tasavalta
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Kazakstanin tasavalta
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Kazakstanin tasavalta
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Kazakstanin tasavalta
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Kazakstanin tasavalta
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kazakstanin tasavalta
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Kazakstanin tasavalta
KAZAIRWEST	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
KAZAVIA	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazakstanin tasavalta
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Kazakstanin tasavalta
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Kazakstanin tasavalta
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Kazakstanin tasavalta
NAVIGATOR	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
OLIMP AIR	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Kazakstanin tasavalta
SALEM AIRCOMPANY	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
SAMAL AIR	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Kazakstanin tasavalta
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
SEMEYAVIA	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
SCAT	AK-0350-08	VSV	Kazakstanin tasavalta
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Kazakstanin tasavalta
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Kazakstanin tasavalta
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Kazakstanin 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	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
SKYSERVICE	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
TAHMID AIR	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
TULPAR AVIA SERVICE	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
TYAN SHAN	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Kazakstanin tasavalta
ZHETYSU AIRCOMPANY	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
ZHERSU AVIA	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
ZHEZKAZGANAIR	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin 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
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

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	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Gabonin tasavallan viranomaisilta, Gabon Airlinesia, Afrijetiä ja SN2AG:tä 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	Ei tiedossa	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
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
SWAZILAND AIRLINK	Ei tiedossa	SZL	Swazimaa
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Sambian viranomaisilta, muun muassa:			Sambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Ei tiedossa	Sambia

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 ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Koko kalusto, paitsi: kaksi B767 -ilma-alusta, neljä B757 -ilma-alusta, kymmenen A319/ 320/321-ilma-alusta, viisi Fokker 50 -ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Alankomaiden kuningaskunta)
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 [3]	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: yksi Boeing B-767-200 -ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: TR-LHP	Gabonin tasavalta
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Gabonin tasavalta	Koko kalusto, paitsi: yksi Challenger CL601 -ilma-alus, yksi HS-125-800-ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: TR-AAG, ZS-AFG	Gabonin tasavalta, Etelä-Afrikan tasavalta
TAAG ANGOLA AIRLINES [4]	001	DTA	Angolan tasavalta	Koko kalusto, paitsi: kolme Boeing B-777 -ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Angolan tasavalta

[1] Afrijet saa toistaiseksi Euroopan yhteisössä toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia.
[2] Air Astana saa toistaiseksi Euroopan yhteisössä toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia.
[3] Gabon Airlines saa toistaiseksi Euroopan yhteisössä toimiessaan käyttää ainoastaan mainittuja poikkeusluvan saaneita ilma-aluksia.
[4] TAAG Angola Airlines saa liikennöidä ainoastaan Portugaliin tietyillä tämän asetuksen johdanto-osan kappaleissa 58 ja 59 vahvistetut edellytykset täyttävillä ilma-aluksilla.

[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.