KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1144/2009,

annettu 26 päivänä marraskuuta 2009,

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

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

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Maaliskuun 22 päivänä 2006 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 474/2006 ([2]) vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitettu yhteisön luettelo 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 kaikille kyseisille lentoliikenteen harjoittajille joko suoraan, tai ellei tämä ole ollut käytännössä mahdollista, niiden valvonnasta vastaavien viranomaisten välityksellä ne olennaiset tosiseikat ja näkemykset, joiden perusteella tehdään päätös niiden asettamisesta toimintakieltoon yhteisössä tai yhteisön luetteloon sisällytetylle lentoliikenteen harjoittajalle asetetun toimintakiellon ehtojen muuttamisesta.

(4) Komissio on antanut kyseisille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden tutustua jäsenvaltioiden toimittamiin asiakirjoihin, toimittaa kirjallinen lausuntonsa ja esittää kantansa asiassa 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) Lentoturvallisuuskomitea on kuullut Euroopan lentoturvallisuusvirastoa (EASA) ja komissiota niissä maissa toteutettavista teknisen avun hankkeista, joihin asetusta (EY) N:o 2111/2005 sovelletaan. Sille on ilmoitettu siviili-ilmailuviranomaisten pyynnöistä, jotka koskevat hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseen tähtäävää muuta teknistä apua ja yhteistyötä, jonka tarkoituksena on ratkaista tapaukset, joissa epäillään, ettei sovellettavien kansainvälisten normien vaatimuksia ole noudatettu.

(7) Lentoturvallisuuskomitealle on niin ikään ilmoitettu EASAn ja jäsenvaltioiden toteuttamista täytäntöönpanotoimista, joiden tavoitteena on varmistaa Euroopan yhteisössä rekisteröityjen ja kolmansien maiden siviili-ilmailuviranomaisilta lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien liikennöimien ilma-alusten lentokelpoisuuden ylläpito ja niiden huolto.

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

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajat

(9) 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: Liettuan toimivaltaiset viranomaiset peruuttivat FLYLAL Lithuanian Airlinesin lentotoimintaluvan ja Espanjan toimivaltaiset viranomaiset aloittivat Euro Continentalin lentotoimintaluvan keskeyttämismenettelyn 30 päivänä lokakuuta 2009.

([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.

Albanian Airlines MAK

(10) Albaniassa lentotoimintaluvan saaneen Albanian Airlines MAK:in vakavista turvallisuuspuutteista on olemassa todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ranskan, Saksan ja Italian sekä muiden ECAC-valtioiden suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([1]). Puutteet koskevat pääasiassa MD82-tyyppistä ilma-alusta.

(11) Albanian Airlines MAK on vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Ranskan, Saksan ja Italian siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun näiden turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi toteutetuista toimista.

(12) Albanian toimivaltaiset viranomaiset (DGCA) kuitenkin vahvistivat, että SAFA-tarkastuksissa todetut puutteet viittaavat järjestelmällisiin puutteisiin Albanian Airlines MAK:n lentotoiminnassa ja laatujärjestelmässä. DGCA tarkasteli perusteellisesti, noudattaako lentoliikenteen harjoittaja sovellettavia turvallisuusnormeja, ja päätti tämän jälkeen rajoittaa sen lentotoimintaa ja määrätä lentoliikenteen harjoittajaa toteuttamaan rakenteellisia uudistuksia. DGCA ilmoitti lentoturvallisuuskomitealle, että lentokalustoa vähennettiin kolmesta ilma-aluksesta kahteen ilma-alukseen ja että MD-82-tyyppinen ilma-alus, jonka rekisteritunnus on ZA-ASA, poistettiin Albanian Airlinesin lentotoimintaluvasta ja rekisteristä 1 päivänä lokakuuta 2009. Lisäksi DGCA rajoitti 23 päivänä lokakuuta 2009 lentoliikenteen harjoittajan lentotoiminnan nykyisen laajuiseksi ja mainittuun päivänä olemassa oleviin määräpaikkoihin ja vaati lentoliikenteen harjoittajaa muuttamaan välittömästi johtoaan ja vahvistamaan laadunvalvonta- ja turvallisuusjohtamisjärjestelmiään.

(13) Lentoturvallisuuskomitea kuuli DGCA:ta 11 päivänä marraskuuta 2009, ja kuulemisessa vahvistettiin, että korjaavat toimet on toteutettu ja että niitä pidetään riittävinä todettujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi.

(14) Albanian toimivaltaiset viranomaiset ovat osoittaneet toimineensa siten, että ne huolehtivat Albanian Airlines MAK:n turvallisuusvalvonnasta.

(15) Albanian toimivaltaisia viranomaisia kehotetaan kiirehtimään asetuksen (EY) N:o 787/2007 ([2]) johdanto-osan 32 kappaleessa tarkoitetun toimintasuunnitelman toteuttamista, ja niitä muistutetaan mainitun asetuksen johdanto-osan 33 kappaleessa tarkoitetusta sitoumuksesta, etteivät ne anna uusia lentotoimintalupia ennen kuin rakenneuudistusohjelma on pantu täytäntöön tyydyttävällä tavalla. Edellä esitetyn perusteella Albaniaa kehotetaan kiirehtimään DGCA:n toimintavalmiuksien vahvistamista, jotta voidaan varmistaa, että Albaniassa lentotoimintaluvan saaneita lentoliikenteen harjoittajia valvontaan jatkuvasti kestävällä tavalla ja noudattaen sovellettavia turvallisuusnormeja.

(16) Euroopan lentoturvallisuusvirasto tekee Albaniassa tarkastuksen vuoden 2010 alkupuolella varmistaakseen, että toimivaltaiset viranomaiset ja niiden valvonnassa olevat yritykset noudattavat sovellettavia turvallisuusvaatimuksia.

Egypt Air

(17) Asetuksen (EY) N:o 619/2009 ([3]) mukaisesti Egyptin toimivaltaiset viranomaiset ovat esitettyään korjaussuunnitelmansa kesäkuussa 2009 toimittaneet neljä kuukausiraporttia (heinä-, elo-, syys- ja lokakuu 2009), joista käy ilmi suunnitelman edistyminen näiden viranomaisten arvioimana. Näiden raporttien (joissa on keskitytty Egypt Airin ilma-alusten asematasotarkastuksiin) lisäksi Egyptin toimivaltaisia viranomaisia pyydettiin toimittamaan tarkastusraportit huoltotoimista, lentokelpoisuuden ylläpidosta ja kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lentotoiminnasta. Egyptin toimivaltaiset viranomaiset toimittivat 10 päivänä marraskuuta 2009 raportin lokakuussa 2009 tehdystä Egypt Airin tukikohtatarkastuksesta, jonka seurauksena lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintalupa uusittiin. Lentokelpoisuuden ylläpitoa, lentotoimintaa ja maatoimintaa koskevia tarkastusraportteja ei toimitettu. Toimitetuista asiakirjoista kävi ilmi, että vaikka lentoliikenteen harjoittaja on edistynyt huomattavasti puutteiden korjaamisessa, huoltoa, tekniikkaa ja lentotoimintaa on edelleen parannettava.

(18) Egyptin toimivaltaiset viranomaiset ovat niin ikään toimittaneet tietoja siitä, että Egypt Airin ilma-alusten asematasotarkastuksissa vuosina 2008 ja 2009 havaitut ongelmat on ratkaistu tyydyttävästi. Sen vuoksi toimivaltaiset viranomaiset ottivat yhteyttä eräisiin jäsenvaltioihin, joissa Egypt Airin ilma-aluksille oli tehty asematasotarkastuksia 1 päivän tammikuuta 2008 ja 30 päivän syyskuuta 2009 välisenä aikana. Nämä ongelmat voidaan pian katsoa loppuun käsitellyiksi, mutta niitä tarkastellaan säännöllisesti.

(19) Lentoturvallisuuskomitea toteaa, että lentoliikenteen harjoittaja on tehnyt työtä turvallisuustilanteensa kohentamiseksi. Lisäksi sekä lentoliikenteen harjoittaja että Egyptin toimivaltaiset viranomaiset ovat osoittaneet suurta halukkuutta yhteistyöhön. Ottaen kuitenkin huomioon korjaussuunnitelman sisällön ja laajuuden ja jotta voidaan varmistaa, että aiemmin havaittuihin turvallisuuspuutteisiin löydetään kestäviä ratkaisuja, Egyptin toimivaltaisia viranomaisia pyydetään edelleen lähettämään kuukausittain raportit suunnitelman täytäntöönpanon valvonnasta ja SAFA-tarkastuksissa todettujen ongelmien ratkaisuista sekä kaikista muista tarkastuksista, joita nämä viranomaiset kohdistavat Egypt Airiin.

([1]) DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

([2]) EUVL L 175, 5.7.2007, s. 12.

([3]) EUVL L 182, 15.7.2009, s. 4.

(20) Kun korjaussuunnitelma on toteutettu, Egyptin toimivaltaisten viranomaisten olisi tehtävä lopputarkastus, jonka tulokset ja sen perusteella mahdollisesti annetut suositukset on toimitettava komissiolle. Komissio pidättää oikeuden varmistaa Euroopan lentoturvallisuusviraston Egyptiin jäsenvaltioiden avustuksella tekemän tarkastuskäynnin avulla, että lentoliikenteen harjoittaja on toteuttanut korjaavat toimenpiteet. Siihen saakka jäsenvaltioiden on edelleen varmistettava, että Egypt Airiin kohdistettavien tarkastusten määrää lisätään perustaksi tapauksen uudelleenarviointia varten seuraavassa lentoturvallisuuskomitean kokouksessa.

Yemenia Yemen Airways

(21) Asetusten (EY) N:o 715/2008 ja (EY) N:o 1131/2008 ([1]) mukaisesti jäsenvaltiot ovat tehneet edelleen säännöllisiä asematasotarkastuksia yhteisön lentoasemille laskeutuville Yemenian ilma-aluksille varmistaakseen, että mainittu lentoliikenteen harjoittaja noudattaa tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusnormeja. Vuonna 2009 näistä tarkastuksista raportoivat Ranska, Saksa, Italia ja Yhdistynyt kuningaskunta. Komissiolle toimitettiin asiakirjoja, joista kävi ilmi, että lentoliikenteen harjoittaja toimi asianmukaisesti ja viivyttelemättä ratkaistakseen näissä tarkastuksissa todetut ongelmat.

(22) Komissio sai asetuksen (EY) N:o 619/2009 antamisen jälkeen Jemenin tasavallan toimivaltaisilta viranomaisilta ja lentoliikenteen harjoittajalta Yemenia Yemen Airwaysiltä lisätietoja korjaussuunnitelman toteuttamisesta huoltotoimien ja lentotoiminnan aloilla.

(23) Jemenin tasavallan toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle tehneensä Yemenian huoltopisteissä tarkastuksen sen jälkeen, kun EASA.145.0177-huolto-organisaatiohyväksyntä oli keskeytetty. Tavoitteena oli arvioida, noudattaako Yemenia jemeniläistä normia YCAR-145. Jemenin tasavallan toimivaltaiset viranomaiset toimittivat Yemenian tarkistetun ja 15 päivänä syyskuuta 2009 päivätyn korjaussuunnitelman sen jälkeen, kun CAMA (Civil Aviation and Meteorology Authority) oli tarkastanut, vastaako Yemenia huolto-organisaatio kansallisia vaatimuksia (YCAR145). Lisäksi viranomaiset toimittivat CAMA:n seurantatarkastusraportin, joka oli päivätty 20 päivänä syyskuuta 2009. Molemmista asiakirjoista käy ilmi, että kaikki ongelmat on ratkaistu. Lisäksi CAMA toimitti ongelmien ratkaisuun liittyviä yksittäisiä täydentäviä asiakirjoja lentoturvallisuuskomitean kokouksessa 10 päivänä marraskuuta 2009.

(24) Lentoturvallisuuskomitealle ilmoitettiin myös, että EASA ja Ranskan toimivaltaiset viranomaiset olivat antaneet tässä vaiheessa myönteisen arvioinnin korjaavista toimista, jotka Yemenia oli toteuttanut saadakseen takaisin eurooppalaisen huolto-organisaatiohyväksyntänsä.

(25) Useissa tarkastuksissa on todettu, että Yemenia on ryhtynyt toimiin havaittujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. CAMA on raportoinut arvioinneissaan, että Yemenia on toteuttanut huoltoa koskevan korjaussuunnitelman, ja tämä on pantu merkille. EASA ja jäsenvaltiot tekevät mahdollisimman pian tarkastuskäynnin Jemeniin Yemenian turvallisuustilanteen varmistamiseksi ja arvioidakseen, noudattaako se tosiasiallisesti kansainvälisiä turvallisuusnormeja ja onko CAMA:lla valmiudet varmistaa Jemenin siviili-ilmailun turvallisuusvalvonta.

(26) Jäsenvaltioiden on tarkastettava järjestelmällisesti, noudattaako Yemania tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusnormeja kohdentamalla asematasotarkastukset ensisijaisesti tämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksiin asetuksen (EY) N:o 351/2008 mukaisesti. Lentoturvallisuuskomitea tarkastelee tätä tapausta uudelleen seuraavassa kokouksessaan.

Kongon demokraattisesta tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(27) Kongon demokraattinen tasavalta ilmoitti komissiolle peruuttaneensa lentotoimintaluvat seuraavilta lentoliikenteen harjoittajilta: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines ja Espace Aviation Service. Nämä lentoliikenteen harjoittajat ovat lopettaneet toimintansa 30 päivästä heinäkuuta 2009 alkaen.

(28) Lisäksi Kongon demokraattisen tasavallan toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat peruuttaneensa lentotoimintaluvat seuraavilta lentoliikenteen harjoittajilta, joiden lentotoimintalupien olemassaoloa ei komissiolle ollut aiemmin ilmoitettu: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport ja Brooks Trading. Nämä lentoliikenteen harjoittajat ovat lopettaneet toimintansa 30 päivästä heinäkuuta 2009 alkaen.

(29) Edellä esitetyn vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että edellä mainitut Kongon demokraattisessa tasavallassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat olisi poistettava liitteestä A.

([1]) EUVL L 197, 25.7.2008, s. 39, ja EUVL L 306, 15.11.2008, s. 49.

Djiboutista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(30) ICAOn Djiboutissa maaliskuussa 2008 yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puitteissa suorittamassa tarkastuksessa saatiin todennettua näyttöä siitä, että Djiboutissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien valvonnasta vastaavilla viranomaisilla ei ole riittäviä valmiuksia ratkaista turvallisuuspuutteita. Tarkastuksessa raportoitiin lukuisista merkittävistä puutteista Djiboutin siviili-ilmailuviranomaisten kyvyssä täyttää lentoturvallisuuden valvontavelvollisuutensa. ICAOn tarkastuksen ajankohtana yli 96 prosenttia ICAOn normeista oli panematta täytäntöön.

(31) Djiboutin toimivaltaiset viranomaiset eivät ole pystyneet korjaamaan tehokkaasti ICAOn havaitsemia laiminlyöntejä, sillä ICAO katsoo helmikuussa 2009 päivätyssä loppuraportissaan, että hyvin suuri osa näiden viranomaisten ehdottamista tai toteuttamista korjaavista toimista ei tosiasiassa korjaa havaittuja puutteita. ICAO ei ole varsinkaan lentotoiminnan alalla pitänyt kaikilta osin hyväksyttävänä yli kahta kolmasosaa Djiboutin ehdottamista toimista.

(32) Lisäksi ICAO ilmoitti kaikille Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolina oleville valtioille merkittävästä turvallisuusongelmasta, sillä Djibouti ei ole ottanut käyttöön luotettavaa valvontajärjestelmää sellaisia lentoliikenteen harjoittajia varten, joille Djiboutin toimivaltaiset viranomaiset ovat myöntäneet lentotoimintaluvan, eikä laatinut hyväksyttävää toimintasuunnitelmaa tämän tilanteen korjaamiseksi.

(33) Komissio on edellä esitetyn perusteella kuullut Djiboutin toimivaltaisia viranomaisia ja ilmaissut vakavan huolensa Djiboutissa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien toiminnan turvallisuudesta ja pyytää selvitystä toimista, joita Djiboutin toimivaltaiset viranomaiset ovat toteuttaneet ICAOn havaitsemien puutteiden ja ICAOn korjaavien toimien hyväksyttävyydestä tekemien huomautusten vuoksi.

(34) Djiboutin toimivaltaiset viranomaiset (DACM) ilmoittivat komissiolle, että ICAOn havaitsemien puuteiden korjaamiseksi tarkoitetun toimintasuunnitelman toteuttaminen on viivästynyt ja että ainoastaan murto-osa puutteista voidaan katsoa korjatuksi. DACM ei toimittanut yksityiskohtaisia tietoja toteutetuista toimista eikä näyttöä havaittujen puutteiden tyydyttävästä korjaamisesta. DACM ei reagoinut ICAOn huomautuksiin niiden 34 toimen hyväksyttävyydestä, joita ICAO piti riittämättöminä puutteiden korjaamiseksi.

(35) DACM vahvisti, että vuosina 2002 ja 2007 tapahtui kaksi ihmishenkiä vaatinutta onnettomuutta toinen LET 410- ja toinen Antonov 26 -tyyppisellä ilma-aluksella. DACM ei kuitenkaan toimittanut tietoja ilma-alusten onnettomuustutkimuksista eikä toimista, joita on toteutettu kyseisten onnettomuuden syihin puuttumiseksi.

(36) DACM ilmoitti komissiolle, että se oli peruuttanut Djibouti Airlinesin lentotoimintaluvan 30 päivänä heinäkuuta 2009 ja että lentoliikenteen harjoittaja oli lopettanut toimintansa samana päivänä. Se ilmoitti myös peruuttaneensa Daallo Airlinesin lentotoimintaluvan 15 päivänä syyskuuta 2009. Daallo Airlinesilla on kuitenkin edelleen toimintalupa, ja se käyttää Komoreilla rekisteröityä DC9-tyyppistä ilma-alusta, Armeniassa rekisteröityä Antonov 24 -tyyppistä ilma-alusta ja Kazakstanissa rekisteröityä Ilyushin 18 -tyyppistä ilma-alusta. Näitä ilma-aluksia käyttäviä tosiasiallisia toimijoita ei kuitenkaan ilmoitettu. Djiboutin toimivaltaiset viranomaiset eivät ole osoittaneet, että ne kykenisivät täyttämään tehokkaasti lentotoimintaluvan Djiboutissa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvontaa koskevat velvollisuutensa.

(37) Sen vuoksi komissio katsoo yhteisten perusteiden nojalla, että Djiboutissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä liitteeseen A.

Kongon tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(38) ICAO teki USOAP-tarkastuksen Kongon tasavallassa marraskuussa 2008. Seuraava havainto johti merkittävän turvallisuusongelman toteamiseen: *"ANAC (kansallinen siviili-ilmailuvirasto) on antanut osan lentotoimintaluvista ilman, että se olisi ensin määritellyt ja ottanut käyttöön luvan myöntämiseen ja lentoliikenteen harjoittajien jatkuvaan valvontaan liittyvät menettelyt. Sen vuoksi kyseisiä lentotoimintalupia myöntäessään ANAC ei ole varmistanut, että lentoliikenteen harjoittajat noudattavat Chicagon yleissopimuksen liitteessä 6 olevia normeja tai ICAOn asiakirjan 8335 määräyksiä. Maassa on lisäksi lentoliikenteen harjoittajia, jotka toimivat väliaikaisen toimiluvan turvin ilman lentotoimintalupaa."* Tämä merkittävä turvallisuusongelma on edelleen ajankohtainen.

(39) ICAOn tarkastuksessa todettiin 63 ongelmaa, jotka osoittavat, ettei kansainvälisiä turvallisuusnormeja ole pantu tosiasiallisesti täytäntöön. Kongon tasavalta esitti tämän seurauksena korjaussuunnitelman. ICAO ei kuitenkaan hyväksynyt yli kolmannesta ehdotetuista korjaavista toimista.

(40) Kongon tasavallassa lentotoimintaluvan saaneen lehtoliikenteen harjoittajan Aero Fret Businessin liikennöimä rahti-ilma-alus joutui 26 päivänä elokuuta 2009 Brazzavillen lentokentän läheisyydessä onnettomuuteen, jossa kaikki kuusi miehistön jäsentä saivat surmansa. Onnettomuusvaltiona Kongon tasavalta on vastuussa turvallisuustarkastuksesta, joka on tehtävä Chicagon yleissopimuksen liitteessä 13 olevien määräysten mukaisesti onnettomuuden syiden toteamiseksi ja uusien onnettomuuksien välttämiseksi. ICAOn tarkastuksen yhteydessä Kongon onnettomuustutkimuksessa todettiin kuitenkin vielä 11 puutetta eikä kuutta puutteiden korjaamiseksi ehdotettua toimenpidettä pidetty riittävinä.

(41) Kongon tasavallan toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle Brysselissä pidettyjen kahden kokouksen aikana aikovansa jatkaa kolmen lentoliikenteen harjoittajan uudelleensertifiointimenettelyä ICAOn asiantuntijoiden avustuksella. Lisäksi nämä viranomaiset toimittivat 15 päivänä lokakuuta 2009 tekemänsä päätökset, joilla Aero-Service-, Equaflight Services-, Société Nouvelle Air Congo- ja Trans Air Congo -nimisille lentoliikenteen harjoittajille myönnettiin lentotoimintaluvat yhden vuoden ajaksi. Samana päivänä Kongon tasavallan toimivaltainen viranomainen ilmoitti Aero Fret Business-, Canadian Airways-, Congo Airways (WAC)-, Emeraude-, Equajet-, Heli-Union Congo-, Mani Air Fret-, Mistral Aviation- ja Protocole Aviation -nimisille yrityksille, että niiden lentotoimintaluvat oli peruutettu siihen asti, kun uuden lentotoimintaluvan saamiseksi tarvittavat asiakirjat on tutkittu. Lisäksi seuraavien yritysten lentotoimintaluvat peruutettiin: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines ja United Express Service. Viranomaiset eivät kuitenkaan osoittaneet, että menettely, jota maassa käytetään lentotoimintalupien myöntämiseen, täyttää asianmukaiset ICAOn normit tai että lentoliikenteen harjoittajia, joille lentotoimintaluvat on myönnetty, valvotaan näiden normien mukaisesti.

(42) Kongon tasavallan toimivaltaiset viranomaiset ovat toimittaneet lentoturvallisuuskomitealle kirjallisen lausuntonsa ICAOn toteaman merkittävän turvallisuusongelman ja muiden ICAOn USOAP-tarkastusraportissa mainittujen rikkomisten ratkaisemiseksi toteutetuista toimenpiteistä. Komissio panee merkille kaikki Kongon tasavallan toimivaltaisten viranomaisten tähän mennessä toteuttamat toimenpiteet ja kehottaa niitä tehostamaan ponnistuksiaan korjaavien toimien toteuttamiseksi kestävällä tavalla. Komissio seuraa tiiviissä yhteistyössä ICAOn kanssa siviili-ilmailun kehitystä Kongon tasavallassa ja on valmis antamaan teknistä apua valvonnasta vastaavien viranomaisten hallinnollisten ja teknisten valmiuksien parantamiseksi.

(43) Kongon tasavallan toimivaltaiset viranomaiset eivät ole kuitenkaan osoittaneet kykyään panna asianmukaiset turvallisuusnormit täytäntöön. Edellä esitetyn vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että kaikki Kongon tasavallassa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat olisi asetettava lentokieltoon ja sisällytettävä liitteeseen A siihen asti, kun kansainvälisten normien laiminlyönnit ja merkittävä turvallisuusongelma on onnistuttu ratkaisemaan kestävällä tavalla.

São Toméstа ja Príncipesta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(44) São Toméssa ja Príncipessa lentotoimintaluvan saaneen Executive Jet Services -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Belgian ja Ranskan suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([1]). Executive Jet Services ei ole vastannut asianmukaisesti eikä se ole osoittanut, että nämä puutteet olisi korjattu kestävällä tavalla.

(45) São Toméssa ja Príncipessa lentotoimintaluvan saaneen STP Airways -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ranskan ja Yhdistyneen kuningaskunnan suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([2]). STP Airways on kuitenkin vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Ranskan siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista.

(46) On olemassa näyttöä siitä, että eräät Euroopan yhteisössä tällä hetkellä toimintakieltoon asetetut lentoliikenteen harjoittajat ovat siirtäneet osan toiminnastaan São Toméen ja Príncipeen.

(47) Erityisesti on saatu todennettua näyttöä siitä, että Kongon demokraattisessa tasavallassa lentotoimintaluvan saanut Hewa Bora Airways, joka on tällä hetkellä asetettu toimintakieltoon yhteisössä, käyttää edelleen vuokrasopimuksen nojalla Boeing 767 -tyyppistä ilma-alusta (sarjanumero 23178), joka on poistettu Kongon demokraattisen tasavallan rekisteristä ja rekisteröity São Toméssa ja Príncipessa tunnuksella S9-TOP ([3]).

(48) Lisäksi Africa's Connection käyttää São Toméssa ja Príncipessa tunnuksella S9-RAS rekisteröityä Dornier 228 -tyyppistä ilma-alusta (sarjanumero 8068), joka oli aiemmin rekisteröity Gabonissa ja jota liikennöi Gabonissa lentotoimintaluvan saanut SCD Aviation, joka on tällä hetkellä asetettu toimintakieltoon yhteisössä.

(49) Lisäksi on olemassa todennettua näyttöä siitä, että São Toméssa lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja British Gulf International on sama lentoliikenteen harjoittaja kuin aiemmin Kirgisiassa lentotoimintaluvan saanut British Gulf International, joka asetettiin toimintakieltoon lokakuussa 2006 ([4]). British Gulf International käyttää myös edelleen Antonov 12 -tyyppistä ilma-alusta, jonka sarjanumero on 401901. Kyseisen lentoliikenteen harjoittajan liikennöimä yksi tämäntyyppinen ilma-alus joutui onnettomuuteen Al Habniayassa (Irakissa) 13 päivänä marraskuuta 2008; ilma-alus menetettiin onnettomuudessa kokonaan ja onnettomuus vaati kuusi kuolonuhria.

(50) Komissio on edellä esitetyn tilanteen perusteella tuonut São Tomén ja Príncipen toimivaltaisten viranomaisten tietoon vakavan huolensa Executive Jet Services- ja STP Airways -nimisten lentoliikenteen harjoittajien toiminnan turvallisuudesta ja tällä hetkellä yhteisössä toimintakieltoon asetettujen lentoliikenteen harjoittajien käyttämien ilma-alusten siirtämisestä São Tomén rekisteriin. Siksi komissio pyytää selvitystä toimivaltaisten viranomaisten näiden ongelmien ratkaisemiseksi toteuttamista toimista.

([1]) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

([2]) CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

([3]) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113

([4]) EUVL L 283, 14.10.2006, s. 28.

(51) São Tomén toimivaltaiset viranomaiset (INAC) ilmoittivat komissiolle päättäneensä Executive Jet Servicesin uudelleensertifioinnin yhteydessä 26 päivänä lokakuuta 2009 keskeyttää väliaikaisesti kyseisen lentoliikenteen harjoittajan liikennöimän Boeing 767 -tyyppisen ilma-aluksen (jonka sarjanumero on 23178 ja rekisteritunnus S9-TOP) toiminnan.

(52) Lentoliikenteen harjoittaja Executive Jet Services pyysi saada esittää kantansa lentoturvallisuuskomitealle, ja se raportoi SAFA-ohjelmassa todettujen puutteiden korjaamiseksi toteutetuista toimista.

(53) INAC ilmoitti komissiolle päättäneensä STP Airwaysin uudelleensertifioinnin yhteydessä 26 päivänä lokakuuta 2009 keskeyttää kahden Boeing 767 -tyyppisen ilma-aluksen (joista ensimmäisen sarjanumero on 25411 ja rekisteritunnus tuntematon ja toisen sarjanumero 26208 ja rekisteritunnus S9-DBY) toiminnan. Nämä ilma-alukset poistettiin tämän jälkeen rekisteristä. Vaikka STP Airwaysillä on edelleen voimassa oleva lentotoimintalupa, INAC:in mukaan lupaan ei ole merkitty tällä hetkellä yhtään ilma-alusta.

(54) Lentoliikenteen harjoittaja STP Airways Services pyysi saada esittää kantansa lentoturvallisuuskomitealle, ja se raportoi SAFA-ohjelmassa todettujen puutteiden korjaamiseksi toteutetuista toimista. Se vahvisti, ettei se liikennöi enää yhtään ilma-alusta ja että se aikoo pyytää lentotoimintalupansa keskeyttämistä.

(55) INAC ilmoitti myöntäneensä 13 lentotoimintalupaa, joista kolme oli keskeytetty tai peruutettu. INAC ei pystynyt kuitenkaan toimittamaan todisteita siitä, että lentoliikenteen harjoittajien Sky Wind, Styron Trading ja Jet Line lentotoimintaluvat oli keskeytetty tai peruutettu.

(56) INAC:in toimittamista asiakirjoista käy ilmi, että yli puolella näiltä viranomaisilta lentotoimintalupansa saaneista lentoliikenteen harjoittajista on päätoimipaikka São Tomén ja Príncipen ulkopuolella. Lentoliikenteen harjoittajilla British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo ja Transliz Aviation ei ole päätoimipaikkaa São Toméssa, mikä käy ilmi niiden komission tiedusteluun antamista vastauksista ja niiden lentotoimintaluvissa mainituista osoitteista.

(57) INAC ei ole osoittanut pystyvänsä täyttämään São Toméssa ja Príncipessa lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien kansainvälisten vaatimusten mukaisia turvallisuusvalvontaan liittyviä velvoitteitaan, koska huomattava osa kyseisistä lentoliikenteen harjoittajista ei liikennöi säännöllisesti São Toméssa ja että INAC totesi olevansa osittain riippuvainen niiden valtioiden toimivaltaisten viranomaisten valvonnasta, joissa toiminta tosiasiallisesti tapahtuu. INAC ei pystynyt kuitenkaan toimittamaan näiden viranomaisten kanssa tekemiään asiaa koskevia sopimuksia.

(58) Lisäksi analysoitaessa São Tomén ja Príncipen toimivaltaisten viranomaisten myöntämää lentotoimintalupaa todettiin huomattavaa epäjohdonmukaisuutta hyväksymisissä, jotka koskevat kalustoon kuuluvien koneiden lentokelpoisuuden ylläpitoa, vaarallisten aineiden kuljetuksia ja lentotoimintaa huonoissa näkyvyysoloissa ja joita ei saatu tarkennettua neuvottelujen aikana.

(59) On olemassa näyttöä siitä, että São Toméssa ja Príncipessa lentotoimintaluvan saaneille lentoliikenteen harjoittajille tapahtuu paljon onnettomuuksia. INAC vahvisti, että São Toméssa ja Príncipessa rekisteröityjen lentoliikenteen harjoittajien liikennöimille Antonov 12-, Ilyushin 76- ja DHC 6 -tyyppisille ilma-aluksille oli tapahtunut neljä kuolonuhreja vaatinutta onnettomuutta. INAC ilmoitti tämän tilanteen perusteella päättäneensä 21 päivänä helmikuuta 2009 keskeyttää São Toméssa ja Príncipessa rekisteröityjen Antonov 12 -tyyppisten ilma-alusten kaiken toiminnan. INAC kuitenkin vahvisti, että São Toméssa ja Príncipessa lentotoimintaluvan saaneet British Gulf International, Transliz Aviation ja Goliaf Air liikennöivät edelleen tämäntyyppisillä ilma-aluksilla.

(60) On olemassa näyttöä siitä, että São Tomén ja Príncipen toimivaltaiset viranomaiset ovat haluttomia osoittamaan, että kansainvälisiä turvallisuusnormeja noudatetaan, sillä São Tomé ja Príncipe on jatkuvasti lykännyt ICAOn yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puitteissa suorittamaa tarkastusta. ICAOn tarkastus oli tarkoitus suorittaa toukokuussa 2007 ja huhtikuussa 2008, mutta sitä ei ole voitu suorittaa näinä ajankohtina.

(61) Sen vuoksi on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että São Toméssa ja Príncipessa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat eivät täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja, minkä vuoksi se olisi sisällytettävä liitteeseen A.

Ukrainasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

Ukraine Cargo Airways

(62) Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat 22 päivänä syyskuuta 2009 komissiolle 17 päivänä elokuuta 2009 tekemästään päätöksestä 574, jolla Ukraine Cargo Airwaysin 20 päivänä marraskuuta 2008 saaman lentotoimintaluvan nro 145 mukainen toiminta lakkautetaan päätöksentekopäivästä alkaen. Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset vahvistivat lentoturvallisuuskomitealle 11 päivänä marraskuuta 2009 esittämässään kannanotossa, ettei Ukraine Cargo Airways kuulu Ukrainassa rekisteröityjen lentoliikenteen harjoittajien joukkoon.

(63) Sen vuoksi Ukraine Cargo Airways olisi yhteisten perusteiden nojalla poistettava liitteestä A.

Volare

(64) Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat 31 päivänä heinäkuuta 2009 komissiolle 25 päivänä toukokuuta 2009 tekemästään päätöksestä 357, jolla ukrainalaisen lentoliikenteen harjoittajan Volaren lentotoimintalupa peruutetaan välittömästi.

(65) Sen vuoksi Volare olisi yhteisten perusteiden nojalla poistettava liitteestä A.

Motor Sich

(66) Asetuksen (EY) N:o 619/2009 antamisen jälkeen EY:n asiantuntijat tarkastivat Euroopan lentoturvallisuusviraston johdolla ukrainalaisen lentoliikenteen harjoittajan Motor Sichin (MSI) 27 päivänä lokakuuta 2009 varmistaakseen, että korjaavien toimien toteuttamisessa on edistytty ja että aiemmin todetut turvallisuuspuutteet on onnistuttu ratkaisemaan kestävällä tavalla.

(67) Tarkastusryhmän raportissa todettiin, että MSI osoitti analysoineensa SAFA-tarkastuksissa todettujen ongelmien taustalla olevat syyt. Vaikutti siltä, että ongelmien taustalla olevien syiden analyysi ja sen perusteella laaditut korjaussuunnitelmat olivat asianmukaisia ongelmien korjaamiseksi. Tarkastuskäynnin aikana MSI ilmoitti, että SAFA-tarkastuksissa sen kalustoon kuuluvissa ilma-aluksissa aiemmin havaitut kaikki ongelmat on ratkaistu (myös EGPWS-järjestelmät (Enhanced Ground Proximity Warning Systems), ohjaamon turvavyöt ja rahtiverkot). Lisäksi ilmoitettiin, että kaikille ilma-alustyypeille ja kiitoradoille oli laadittu lentoonlähtölaskelmat. Euroopan lentoturvallisuusviraston johtama tarkastusryhmä on fyysisen tarkastuksen ja/tai asiakirjojen perusteella tyytyväinen siihen, että a) AN-12-, AN-72- ja YAK-40-tyyppisten ilma-alusten ohjaamoihin on jälkiasennettu turvavyöt; b) AN-12-tyyppisten ilma-alusten ohjaamoihin on jälkiasennettu pikakäyttöiset happinaamarit (tarkastusryhmä totesi, että UR-11316-tyyppisiin ilma-aluksiin asennettiin happinaamareita tarkastuskäynnin aikaan); c) AN-12- ja AN-140-tyyppisiin ilma-aluksiin on asennettu EGPWS-järjestelmä; d) AN-12- ja YAK-40-tyyppisten ilma-alusten tällä hetkellä käyttämiä kaikkia kiitoratoja varten on laadittu lentoonlähtökartat. Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset vahvistivat lentoturvallisuuskomitean kuulemisessa, että lentoliikenteen harjoittajalla oli valmiudet soveltaa laadunvalvontajärjestelmää, ja sitoutuivat ilmoittamaan komissiolle asiaa koskevan tarkastuksen tulokset.

(68) Lentotoiminnan osalta tarkastusryhmä tutustui tarkastuskäynnin aikana erityisesti minimivarusteluetteloihin (MEL), toimintakäsikirjoihin, lentoaikarajoitusjärjestelmään, toiminnanohjaus- ja lentoonlähtöasiakirjoihin ja -menettelyihin sekä palautettuja ja täytettyjä lentoselosteita koskeviin otantatarkastuksiin. ICAO:n normien noudattamisessa ei todettu mitään puutteita. Lisäksi MSI osoitti tarkastuskäynnin aikana, että se analysoi kaikilla ilma-aluksilla suoritettuja lentoja koskevat lentotiedot.

(69) Lentoliikenteen harjoittaja pyysi saada tulla lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 11 päivänä marraskuuta 2009. Kuulemisen aikana se antoi kirjallisen lausunnon aiemmin todettujen turvallisuuspuutteiden ratkaisemiseksi toteutetuista korjaavista toimista.

(70) Sen jälkeen, kun Ukrainan toimivaltaisia viranomaisia ja lentoliikenteen harjoittajaa oli kuultu 11 päivänä marraskuuta 2009, lentoturvallisuuskomitea pyysi valtion ilmailuviranomaista toimittamaan seuraavat asiakirjat voidakseen tehdä päätöksen siitä, onko Motor Sichin poistaminen tässä vaiheessa perusteltua: a) lentoliikenteen harjoittajan laadunvalvontajärjestelmää koskevan tarkastuksen tulokset; b) vahvistuksen siitä, että kaikki Motor Sichin kansainvälisillä lennoilla käyttämät ilma-alukset on varustettu ICAO:n normien mukaisesti ja erityisesti, että i) AN-12-, AN-72- ja YAK-40-tyyppisten ilma-alusten ohjaamoissa on turvavyöt; ii) AN-12-tyyppisten ilma-alusten ohjaamoissa on pikakäyttöiset happinaamarit; iii) AN-12- ja AN-140-tyyppisissä ilma-aluksissa on EGPWS-järjestelmä; d) vahvistuksen siitä, että Motor Sichin toimintakäsikirja sisältää lentoliikenteen harjoittajan AN-12- ja YAK-40-tyyppisten ilma-alusten tällä hetkellä käyttämiä kaikkia kiitoratoja koskevat lentoonlähtötiedot; d) todisteet siitä, että Ukrainan valtion ilmailuviranomaisen vuoden 2009 aikana harjoittamassa valvonnassa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan osalta todetut 38 ongelmaa on ratkaistu tyydyttävästi. Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset toimittivat nämä tiedot 16 päivänä marraskuuta 2009.

(71) Koska Ukrainan viranomaisilta pyydetyt tiedot on saatu, Motor Sich olisi yhteisten perusteiden nojalla poistettava liitteestä A.

UMAir

(72) Asetuksen (EY) N:o 619/2009 antamisen jälkeen EY:n asiantuntijat tarkastivat ukrainalaisen lentoliikenteen harjoittajan UMAirin 28 päivänä lokakuuta 2009 varmistaakseen, että korjaavien toimien toteuttamisessa on edistytty ja että aiemmin todetut turvallisuuspuutteet on onnistuttu ratkaisemaan kestävällä tavalla.

(73) Tarkastusryhmälle esitettiin tarkastuskäynnin aikana ajan tasalle saatettu korjaussuunnitelma, jossa todettiin, että tekninen johtaja oli saanut päätökseen lentoliikenteen harjoittajan toteuttamien korjaavien toimien uudelleentarkastelun. EY:n tarkastusryhmän 28 päivänä toukokuuta 2009 tekemän tarkastuskäynnin aikana toteamien ongelmien tilannetta tarkasteltaessa kävi ilmi, että tiettyjä lentoturvallisuutta (lentotietojen seuranta DC-9-tyyppisillä ilma-aluksilla) sekä lentokelpoisuuden ylläpitoa, huoltoa ja tekniikkaa (DC-9- ja MD-80-tyyppisissä ilma-aluksissa ei ole vielä käytössä moottorin toimintatilan valvontaohjelmaa) koskevia ongelmia ei voitu pitää vielä loppuun käsiteltyinä huolimatta siitä, että tarkastuskäynnin jälkeen oli tehty työtä todettujen ongelmien ratkaisemiseksi asianmukaisesti. Lisäksi esille tuotiin lentotoimintaa koskeva uusi ongelma DC-9-tyyppisen ilma-aluksen hyväksytyssä minimivarusteluettelossa todetun puutteen vuoksi.

(74) Lentoturvallisuuskomitean kokouksessa 11 päivänä marraskuuta 2009 UMAir totesi pyytäneensä, että sen lentotoimintalupaa rajoitetaan siten, että siitä poistetaan DC-9-tyyppisillä ilma-aluksilla yhteisöön liikennöitävät lennot. Ukrainan toimivaltaiset viranomaiset myönsivät 11 päivänä marraskuuta 2009 uuden lentotoimintaluvan, jossa lennot EU:hun tämäntyyppisellä ilma-aluksella on kielletty.

(75) Parannukset, jotka UMAir on toteuttanut toukokuussa 2009 tehdyn EY:n asiantuntijoiden tarkastuksen jälkeen, ja lentoliikenteen harjoittajan toimintalupaa koskevat rajoitukset pannaan merkille. Koska lentoliikenteen harjoittaja on tehnyt työtä varmistaakseen lentotoimintansa turvallisuuden kansainvälisten normien mukaisesti, sen olisi annettava jatkaa liikennöintiä yhteisöön osalla kalustoaan.

(76) Sen vuoksi UMAir olisi yhteisten perusteiden nojalla siirrettävä liitteestä A liitteeseen B ja sen olisi annettava jatkaa liikennöintiä yhteisöön MD-83-tyyppisellä ilma-aluksella, joka rekisteritunnus on UR-CFF.

Ukrainasta tulevien lentoliikenteen harjoittajien yleinen turvallisuusvalvonta

(77) Kuten asetuksessa (EY) N:o 619/2009 säädetään, komissio seuraa edelleen tiiviisti Ukrainan toimivaltaisten viranomaisten lentoturvallisuuskomitean kokouksessa 1 päivänä heinäkuuta 2009 esittämien eri toimenpiteiden toteuttamista. Tästä syystä EY:n asiantuntijat tarkastivat Ukrainan valtion ilmailuviranomaisen 26–29 päivänä lokakuuta 2009. Tarkastuksen tavoitteena oli varmistaa, miten 25–29 päivänä toukokuuta 2009 tehdyn EY:n asiantuntijoiden tarkastuksen yhteydessä esille otettujen ongelmien ratkaisemiseksi ehdotettujen korjaavien toimien ja Ukrainan valtion ilmailuviranomaisen 23 päivänä kesäkuuta 2009 esittämässä korjaussuunnitelmassa viranomaisten valvonnassa olevien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusvalvonnan parantamiseksi esitettyjen toimien toteuttaminen on edistynyt.

(78) Tarkastusraportissa todetaan, että toukokuussa 2009 tehdyn tarkastuksen aikana esille tuoduista 33:sta ongelmasta 14:ää voidaan pitää loppuun käsiteltynä Ukrainan toimivaltaisten viranomaisten toimittamien todisteiden perusteella. 19 ongelmaa on edelleen ratkaisematta.

(79) Parannukset, jotka toimivaltaiset viranomaiset ovat toteuttaneet toukokuussa 2009 tehdyn tarkastuksen jälkeen, ja erityisesti se, että ukrainalaisten lentoliikenteen harjoittajien valvontaa on lisätty ja Ukrainan rekisteristä on poistettu merkittävä määrä ilma-aluksia (1 600:sta ilma-aluksesta yli 800 ilma-alusta vuonna 2008) pannaan merkille. Viranomaisia kehotetaan tehostamaan edelleen pyrkimyksiään turvallisuusvalvonnan parantamiseksi.

Ariana Afghan Airlines

(80) Lentoliikenteen harjoittajan toimittamien asiakirjojen perusteella komissio totesi, että Ariana Afghan Airlinesin johto oli vaihtunut, että lentoliikenteen harjoittaja oli palkannut avukseen ulkopuolisia asiantuntijoita toimintapolitiikkansa, menettelyjensä ja käsikirjojensa uudelleenlaatimista varten, että se oli hankkinut kaksi Airbus A310 -tyyppistä ilma-alusta ja että se käyttää niiden lentotoiminnassa apunaan Turkish Technic -yritystä. Komissio totesi myös, että Kansainvälinen ilmakuljetusliitto aikoi tarkastaa lentoliikenteen harjoittajan.

(81) Afganistanin liikenne- ja siviili-ilmailuministeriö (MoTCA) on laatinut kirjallisen selvityksen, jossa tarkastellaan, kuinka MoTCA ja Ariana ovat edistyneet kansainvälisten normien noudattamisessa. Ministeriö vahvisti, että Ariana Afghan Airlinesin ilma-alusten varustusta, hallintoa ja asiakirjoja on muutettu huomattavasti ja ettei se ole vielä tarkastanut kyseistä toimijaa, vaikka tarkastus oli tarkoitus tehdä vuoden 2009 loppuun mennessä. Sen vuoksi MoTCA ei pysty vielä vahvistamaan, että Ariana Afghan Airlines noudattaa ICAO-normeja ja että sillä on olemassa tehokas turvallisuusjärjestelmä. MoTCA totesi, että tämän vuoden aikana on toteutettu monenlaisia valvontatoimia (esim. lento- ja tukikohtatarkastukset), mutta se ei toimittanut mitään todisteita kyseisten tarkastusten tuloksista.

(82) Komissio panee merkille, että Ariana Afghan Airlines on edistynyt kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamisessa. Siitä huolimatta komissio katsoo, että yhteisten perusteiden nojalla lentoliikenteen harjoittaja olisi edelleen sisällytettävä liitteeseen A siihen asti, kunnes saadaan lisätodisteita siitä, että lentoliikenteen harjoittaja on puuttunut todettujen turvallisuuspuutteiden perimmäisiin syihin.

Angolasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

TAAG Angolan Airlines

(83) TAAG Angolan Airlinesin sallittiin heinäkuusta 2009 alkaen liikennöidä Portugalissa ainoastaan Boeing 777-200 -tyyppisillä ilma-aluksilla, joiden rekisteritunnukset ovat D2-TED, D2-TEE ja D2-TEF, asetuksen (EY) N:o 619/2009 ([1]) johdanto-osan 58 ja 59 kappaleessa esitettyjen edellytysten mukaisesti.

(84) Komissio pyysi Angolan toimivaltaisia viranomaisia (INAVIC) toimittamaan tietoja TAAG Angolan Airlinesin valvonnasta, erityisesti Portugaliin suuntautuvien lentojen lisävalvonnasta ja sen tuloksista.

(85) INAVIC ilmoitti komissiolle, että se on lisännyt TAAG Angolan Airlinesin jatkuvaa valvontaa, erityisesti tekemällä enemmän asematasotarkastuksia, ja että näiden tarkastusten tulosten mukaan turvallisuuspuutteita tai toistuvia puutteita ei esiintynyt.

(86) TAAG Angolan Airlines pyysi saada tulla komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 10 päivänä marraskuuta 2009, jotta se voisi antaa tietoja toimintasuunnitelmansa toteuttamisen edistymisestä ja sen Lissaboniin suuntautuvan liikennöinnin turvallisuustasosta. Kuulemisessa pantiin merkille, että Lissaboniin oli lennetty yli 100 lentoa Boeing 777 -tyyppisellä ilma-aluksella ilman minkäänlaisia turvallisuusongelmia ja että INAVIC antoi 23 päivänä lokakuuta 2009 TAAG:ille luvan suorittaa 120 minuutin ETOPS-lentoja Boeing 777 -tyyppisillä ilma-aluksilla. Lisäksi lentoliikenteen harjoittaja pyysi, että sen B737-700-tyyppiseen kalustoon sovellettaisiin samoja määräyksiä kuin sen B777-tyyppiseen kalustoon.

(87) Portugalin toimivaltaiset viranomaiset vahvistivat, että Lissabonin lentojen aloittamisen jälkeen TAAG Angolan Airlinesille tehtyjen asematasotarkastusten tulosten mukaan turvallisuuspuutteita tai toistuvia puutteita ei esiintynyt.

(88) Näin ollen yhteisten perusteiden nojalla arvioidaan, että TAAG olisi sisällytettävä edelleen liitteeseen B sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittaja tekee Luandasta Lissaboniin enintään kymmenen lentoa viikossa Boeing B-777 -tyyppisillä ilma-aluksilla, joiden rekisteritunnukset ovat D2-TED, D2-TEE ja D2-TEF, tai Boeing B-737-700 -tyyppisillä ilma-aluksilla, joiden rekisteritunnukset ovat D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH ja D2-TBJ. Lennot saa aloittaa vasta sen jälkeen, kun Angolan viranomaiset ovat tehneet ilma-alukselle asematasotarkastukset ennen kunkin lennon lähtöä Angolasta ja Portugalin viranomaiset ovat tehneet asematasotarkastukset 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

(89) INAVICin raporttien mukaan viimeisimmän EU:n turvallisuusarvioinnin (8–11 päivänä kesäkuuta 2009) jälkeen jäljellä olleiden ongelmien käsittelyssä oli edistytty huomattavasti. INAVIC oli edistynyt varsinkin erityisten toimintasääntöjensä saattamisessa ICAOn vaatimusten mukaisiksi ja jatkanut pätevän henkilöstön, varsinkin Boeing 737-700 -tyyppisten ilma-alusten lentotoiminnan tarkastamiseen pätevien henkilöiden, palkkaamista, minkä ansiosta valvonta oli lisääntynyt kaiken kaikkiaan 30 prosenttia.

(90) INAVIC raportoi edistyneensä Angolan lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifioinnissa, joka on määrä saada päätökseen vuoden 2010 loppuun mennessä. TAAG Angolan Airlinesin ohella muita lentoliikenteen harjoittajia ei ole kuitenkaan vielä sertifioitu uudelleen.

(91) Komissio rohkaisee INAVICia jatkamaan Angolan lentoliikenteen harjoittajien uudelleensertifiointia määrätietoisesti ja ottaen asianmukaisesti huomioon tässä yhteydessä mahdollisesti todettavat turvallisuusongelmat. Yhteisten perusteiden nojalla 18 lentoliikenteen harjoittajaa (Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair ja Sonair) olisi edelleen sisällytettävä liitteeseen A siihen asti, kunnes niiden Angolan uusien lentoturvallisuussäädösten mukaisesti tehtävä uudelleensertifiointi on saatu kokonaan päätökseen.

Kazakstanista tulevat lentoliikenteen harjoittajat

Berkut State Aircompany

(92) Berkut State Aircompany ilmoitti komissiolle poistaneensa kalustostaan yhden IL-76-tyyppisen ilma-aluksen ja yhden AN-12-tyyppisen ilma-aluksen ja päättäneensä elokuussa 2009 rajoittaa toimintansa valtion lentoihin.

(93) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset vahvistivat tämän tilanteen ja toimittivat todisteet siitä, että ne ovat myöntäneet Berkut State Aircompanylle 30 päivänä lokakuuta 2009 toimintaluvan, johon ei sisälly kaupallisten lentojen harjoittaminen.

(94) Yhteisten perusteiden nojalla Berkut State Aircompany olisi tästä syystä poistettava liitteestä A.

Prime Aviation

(95) Kazakstanissa lentotoimintalupansa saanut Prime Aviation pyysi saada tulla komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja sitä kuultiin 11 päivänä marraskuuta 2009. Se totesi, että sen kaupallinen kalusto muodostuu yhdestä Challenger 604 -tyyppisestä ilma-aluksesta, jonka rekisteritunnus on P4-CHV ja joka on rekisteröity Kazakstanin ulkopuolella (Arubassa).

([1]) EUVL L 182, 15.7.2009, s. 8.

(96) Aruban toimivaltainen viranomainen vastaa Challenger 604 -tyyppisen ilma-aluksen, jonka rekisteritunnus on P4-CHV, valvonnasta Chicagon yleissopimuksen liitteiden 1 ja 8 määräysten mukaisesti ja sen lentokelpoisuuden ylläpitonäkökohdista liitteen 6 mukaisesti. Toimivaltaiset viranomaiset tekivät Prime Aviationille maaliskuussa 2009 tarkastuksen, jossa paljastui lukuisia puutteita. Lentoliikenteen harjoittajan lentoturvallisuuskomitealle toimittamissa asiakirjoissa ei ole näyttöä siitä, että kaikki korjaavat toimet olisi toteutettu tyydyttävästi. Liitteessä 6 olevien ICAOn vaatimusten osalta tarkastuksessa ei saatu näyttöä siitä, että toimintaa valvotaan tehokkaasti. Näyttöä ei saatu varsinkaan siitä, että minimivarusteluettelo olisi asianmukaisesti hyväksytty, ja puutteiden ilmoittamista koskevia edellytyksiä on vielä tarkennettava.

(97) Yhteisten perusteiden nojalla tämä lentoliikenteen harjoittaja olisi tästä syystä sisällytettävä edelleen liitteeseen A.

Kazakstanista tulevien lentoliikenteen harjoittajien yleinen turvallisuusvalvonta

(98) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset pyysivät saada tulla komission ja lentoturvallisuuskomitean kuulemaksi, ja niitä kuultiin 11 päivänä marraskuuta 2009, jotta ne voisivat raportoida turvallisuusvalvonnan parantamisesta.

(99) Ne ilmoittivat lentoturvallisuuskomitealle kahden merkittävän turvallisuuspuutteen ratkaisemiseksi toteuttamistaan toimista, jotka esitettiin ICAO:lle 30 päivänä lokakuuta 2009. Toimet toteutetaan vähitellen siten, että kaupalliseen lentoliikenteeseen käytettäviä ilma-aluksia koskevat toimet saadaan toteutettua kokonaisuudessaan lokakuuhun 2010 mennessä.

(100) Lisäksi Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat alkaneensa toteuttaa erilaisia täytäntöönpanotoimenpiteitä useiden lentotoimintalupien keskeyttämiseksi tai peruuttamiseksi. Ne ovat keskeyttäneet erityisesti seuraavien lentoliikenteen harjoittajien lentotoimintaluvat: Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly ja Turgay Avia. Ne ovat myös keskeyttäneet 66:n Antonov 2 -tyyppisen ilma-aluksen lentokelpoisuustodistukset ja poistaneet Kazakstanin rekisteristä 13 ilma-alusta, joista 10 on Ilyushin 76 -tyyppistä, yksi Illyushin 62 -tyyppinen, yksi Antonov 28 -tyyppinen ja yksi Antonov 2 -tyyppinen.

(101) Kazakstanin toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat myös, että seuraavien Kazakstanissa lentotoimintalupansa saaneen kymmenen lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvat on peruutettu kokonaan ja toimittivat asiaa koskevat todisteet: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (lentotoimintalupa peruutettu 1 päivänä huhtikuuta 2009) ja Sayat Air (lentotoimintalupa peruutettu 19 päivänä elokuuta 2009). Sen vuoksi mainitut lentoliikenteen harjoittajat olisi yhteisten perusteiden nojalla poistettava liitteestä A.

(102) Yhteisten perusteiden nojalla kaikki Kazakstanissa lentotoimintaluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat, Air Astanaa lukuun ottamatta, olisi sisällytettävä edelleen liitteeseen A.

(103) Kazakstan on toteuttanut kunnianhimoisia uudistuksia lentoliikenteen alalla erityisesti turvallisuuden parantamiseksi. Myönteisenä pidetään sitä, että ilmailulainsäädäntöä tarkistetaan parhaillaan ja että on perustettu lentojen arviointikeskus. Tämä parantaa siviili-ilmailun sääntelyä Kazakstanissa ja johtaa merkittäviin parannuksiin, jotka edesauttavat kansainvälisten turvallisuusnormien noudattamista. Kazakstanin toimivaltaisia viranomaisia pyydetään tekemään tältä osin yhteistyötä ICAOn kanssa sen varmistamiseksi, että ICAO hyväksyy ehdotetut toimintasuunnitelmat ja että ne pannaan täytäntöön viipymättä.

Kirgisiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(104) Kirgisian toimivaltaisia viranomaisia kuultiin 11 päivänä marraskuuta 2009. Ne raportoivat kuulemisessa todettujen turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi laaditun toimintasuunnitelman toteuttamisen edistymisestä. Ne ilmoittivat erityisesti, että ilmailuturvallisuuslainsäädäntöä on tarkistettu, että perustetaan riippumaton siviili-ilmailuvirasto ja että lentotoimintalupien saamisen edellytyksiä on tiukennettu. Ne ilmoittivat myös, että edellä mainituista syistä suuri osa lentotoimintaluvista oli peruutettu ja että enemmistö ilma-aluksista oli tosiasiallisesti poistettu rekisteristä.

(105) Kirgisian toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat myöntäneensä uuden lentotoimintaluvan Asian Airille. Yhteisten perusteiden nojalla Asian Air olisi sisällytettävä liitteeseen A.

(106) Kirgisia on toteuttanut kunnianhimoisen uudistuksen lentoliikenteen alalla erityisesti turvallisuuden parantamiseksi. ICAOn yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelman (USOAP) puitteissa huhtikuussa 2009 suorittaman tarkastuksen merkitystä korostetaan. Kirgisian toimivaltaisia viranomaisia kehotetaan tekemään kaikilta osin yhteistyötä ICAOn kanssa sen varmistamiseksi, että ICAO hyväksyy ehdotetut toimintasuunnitelmat ja että ne pannaan täytäntöön viipymättä.

(107) Päätettiin, että Euroopan lentoturvallisuusvirasto tekee Kirgisiassa tarkastuksen varmistaakseen, että toimivaltaiset viranomaiset ja niiden valvonnassa olevat yritykset noudattavat sovellettavia turvallisuusvaatimuksia. Tarkastus tehdään, kun ICAO on hyväksynyt toimintasuunnitelman ja se on pantu täytäntöön.

Venäjän federaatiosta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(108) Venäjän federaation toimivaltaisilta viranomaisilta lentotoimintaluvan saaneen YAK Servicen vakavia turvallisuuspuutteita koskevan todennetun näytön [1] perusteella komissio aloitti kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa koskevan virallisen tutkintamenettelyn 15 päivänä heinäkuuta 2009. Venäjän federaation toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle 4 päivänä elokuuta 2009 varmistaneensa omissa tarkastuksissaan kyseisten ongelmien olemassaolon, minkä vuoksi YAK-42- ja YAK-40-tyyppisillä ilma-aluksilla liikennöivän lentoliikenteen harjoittajan toimintaa oli rajoitettu mainittujen viranomaisten 24 päivänä heinäkuuta 2009 tekemällä päätöksellä.

(109) Venäjän federaation toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle 6 päivänä lokakuuta 2009, että ilma-aluksia koskevat toimintarajoitukset on poistettu lentoliikenteen harjoittajan toteuttamien korjaavien toimien vuoksi. Komissio ja jäsenvaltio kuulivat lentoliikenteen harjoittajaa sen valvonnasta vastaavan viranomaisen avustamana 30 päivänä lokakuuta 2009.

(110) Lentoturvallisuuskomitea kuuli Venäjän federaation toimivaltaisia viranomaisia 11 päivänä marraskuuta 2009; kuulemisen aikana viranomaiset selvittivät, millaisia valvonta- ja täytäntöönpanotoimia ne olivat toteuttaneet sen varmistamiseksi, että lentoliikenteen harjoittaja ratkaisee aiemmin havaitut turvallisuuspuutteet kestävällä tavalla. Lisäksi ne ilmoittivat, että YAK Servicesin liikennöimille ilma-aluksille tehdään säännöllisesti asematasotarkastuksia kansainvälisten normien noudattamisen varmistamiseksi. Näiden tietojen perusteella komissio ja lentoturvallisuuskomitean jäsenet katsovat, että aiemmin todetut YAK Servicen turvallisuuspuutteet on ratkaistu Venäjän federaation toimivaltaisten viranomaisten vastuulla.

(111) Viranomaisten esittämien tietojen perusteella ja yhteisten perusteiden nojalla ei tässä vaiheessa ole aihetta muihin toimiin. Jäsenvaltioiden on tarkastettava järjestelmällisesti, noudattaako YAK Service tosiasiallisesti asianmukaisia turvallisuusnormeja kohdentamalla asetuksen (EY) N:o 351/2008 nojalla tehtävät asematasotarkastukset ensisijaisesti tämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksiin.

(112) Venäjän federaation toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle 9 päivänä marraskuuta 2009 päivätyllä kirjeenvaihdolla, että Venäjän federaation sertifiointikomitea oli tehnyt 6 päivänä marraskuuta 2009 päätöksen Aeroflot Nordin toiminnalle aiemmin asetettujen rajoitusten poistamisesta.

(113) Venäjän federaation toimivaltaiset viranomaiset ilmoittivat komissiolle 9 päivänä marraskuuta 2009 muuttaneensa 25 päivänä huhtikuuta 2008 tekemäänsä päätöstä, jolla ne poistivat yhteisöön suuntautuvan liikennöinnin 13 venäläisen ilma-aluksen lentotoimintaluvasta. Kyseisiä ilma-aluksia ei ollut varustettu ICAO:n normien mukaan kansainvälisille lennoille soveltuviksi (niistä puuttuivat TAWS/E-GPWS-laitteet) ja niiden lentokelpoisuustodistuksen voimassaoloaika oli päättynyt eikä sitä ollut uusittu.

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

a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; 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 ja RA-85682.

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-85494 ja RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: TU-154M RA-85683 -tyyppistä ilma-alusta, joka sisältyi aiemmin Krasnoyarsky Airlinesin lentotoimintalupaan, joka peruutettiin aiemmin tänä vuonna, liikennöi nykyään toinen Venäjän federaatiossa lentotoimintaluvan saanut lentoliikenteen harjoittaja.

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

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

[1] FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; kaikki Tupolev TU-134A -tyyppiset ilma-alukset, mukaan luettuina RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 ja RA-65973; kaikki Antonov AN-24RV -tyyppiset ilma-alukset mukaan luettuina: RA-46625 ja RA-47818; AN24RV-tyyppisiä ilma-aluksia, joiden rekisteritunnukset ovat RA-46625 ja RA-47818, liikennöi nykyään 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-tyyppiset ilma-alukset: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 ja RA-65977; ilma-aluksia, joiden rekisteritunnukset ovat RA-65143- ja RA-65916, liikennöi toinen venäläinen lentoliikenteen harjoittaja; kaikki (1) TU-134B-tyyppiset ilma-alukset: Ilma-alusta, jonka rekisteritunnus on RA-65726, liikennöi toinen venäläinen lentoliikenteen harjoittaja; kaikki (10) Yakovlev Yak-40 -tyyppiset 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- (RA-46267 ja RA-47289) ja AN-24RV-tyyppisiä ilma-aluksia (RA-46509, RA-46519 ja RA-47800) liikennöi toinen venäläinen lentoliikenteen harjoittaja.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: , 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 ja RA-88200; ilma-alusta, jonka rekisteritunnus on RA-65555, liikennöi toinen venäläinen lentoliikenteen harjoittaja.

Yleisiä huomautuksia muista luetteloihin A ja B sisällytettävistä lentoliikenteen harjoittajista

(115) Komission nimenomaisista pyynnöistä huolimatta sille ei ole toimitettu todisteita siitä, että muut 13 päivänä heinäkuuta 2009 päivitettyyn yhteisön luetteloon sisällytetyt lentoliikenteen harjoittajat ja niiden valvonnasta vastaavat viranomaiset olisivat panneet asianmukaiset korjaussuunnitelmat kaikilta osin täytäntöön. Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että näiden lentoliikenteen harjoittajien toimintakieltoa (liite A) tai toimintarajoituksia (liite B) olisi jatkettava.

(116) 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 26 päivänä marraskuuta 2009.

Komission puolesta
Jacques BARROT
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	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Korean demokraattinen kansantasavalta
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudanin tasavalta
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodžan kuningaskunta
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ei tiedossa	VRB	Ruandan tasavalta
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	DCD	Angolan tasavalta
AIR GEMINI	002	GLL	Angolan tasavalta
AIR GICANGO	009	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
AIR JET	003	MBC	Angolan tasavalta
AIR NAVE	017	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
ALADA	005	RAD	Angolan tasavalta
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
DIEXIM	007	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
GIRA GLOBO	008	GGL	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
SERVISAIR	018	Ei tiedossa	Angolan tasavalta
SONAIR	014	SOR	Angolan tasavalta

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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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	AFF	Beninin tasavalta
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	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.	LTL	Beninin tasavalta
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Beninin tasavalta
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Beninin tasavalta
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninin tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon tasavallan viranomaisilta, muun muassa:			Kongon tasavalta
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongon tasavalta
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongon tasavalta
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Ei tiedossa	Kongon tasavalta
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Ei tiedossa	Kongon tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, muun muassa:		—	Kongon demokraattinen tasavalta
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	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	BRV	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
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Kongon demokraattinen tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	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
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Kongon demokraattinen tasavalta
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	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
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Kongon demokraattinen tasavalta
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	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
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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
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 toiminnan valvonnasta vastaavilta Djiboutin viranomaisilta, muun muassa:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Ei tiedossa	DAO	Djibouti
DJIBOUTI AIRLINES	Ei tiedossa	DJB	Djibouti
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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
EGAMS	Ei tiedossa	EGM	Päiväntasaajan Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Päiväntasaajan Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Päiväntasaajan Guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Päiväntasaajan Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	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	DRZ	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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
KAL STAR	121-037	KLS	Indonesian tasavalta
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesian tasavalta
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonesian tasavalta
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonesian tasavalta
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ei tiedossa	Indonesian tasavalta
MEGANTARA	121-025	MKE	Indonesian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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	SAE	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
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	APK	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

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
AIR TRUST AIRCOMPANY	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Ei tiedossa	AKS	Kazakstanin tasavalta
ALMATY AVIATION	Ei tiedossa	LMT	Kazakstanin tasavalta
ARKHABAY	Ei tiedossa	KEK	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 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
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazakstanin tasavalta
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Ei tiedossa	KZE	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
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Kazakstanin tasavalta
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Kazakstanin tasavalta
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	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	KKA	Kazakstanin tasavalta
KAZAVIASPAS	Ei tiedossa	KZS	Kazakstanin tasavalta
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	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	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Kazakstanin tasavalta
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Kazakstanin tasavalta
NAVIGATOR	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Ei tiedossa	KOV	Kazakstanin tasavalta
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kazakstanin tasavalta
PRIME AVIATION			Kazakstanin tasavalta
SALEM AIRCOMPANY	Ei tiedossa	KKS	Kazakstanin tasavalta
SAMAL AIR	Ei tiedossa	SAV	Kazakstanin tasavalta
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Kazakstanin tasavalta
SEMEYAVIA	Ei tiedossa	SMK	Kazakstanin tasavalta
SCAT	AK-0350-08	VSV	Kazakstanin tasavalta
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Kazakstanin tasavalta
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Kazakstanin tasavalta
SKYSERVICE	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	JTU	Kazakstanin tasavalta
ZHERSU AVIA	Ei tiedossa	RZU	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
ASIAN AIR	Ei tiedossa	AAZ	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	EEA	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	SGL	Kirgisian tasavalta

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
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	VAC	Kirgisian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta		—	Liberia
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Gabonin tasavallan viranomaisilta, Gabon Airlinesia, Afrijetiä ja SN2AG:tä lukuun ottamatta, muun muassa:			**Gabonin tasavalta**
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	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 toiminnan valvonnasta vastaavilta São Tomén ja Príncipen viranomaisilta, muun muassa:	—	—	**São Tomé ja Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Ei tiedossa	São Tomé ja Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé ja Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé ja Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ei tiedossa	São Tomé ja Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé ja Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ei tiedossa	São Tomé ja Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé ja Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé ja Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Ei tiedossa	São Tomé ja Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé ja Príncipe

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Sierra Leonen viranomaisilta, muun muassa:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Ei tiedossa	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ei tiedossa	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ei tiedossa	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ei tiedossa	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ei tiedossa	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Sierra Leone
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Swazimaan viranomaisilta, muun muassa:	—	—	Swazimaa
AERO AFRICA (PTY) LTD	Ei tiedossa	RFC	Swazimaa
JET AFRICA SWAZILAND	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	ZMA	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-tyyppinen ilma-alus, yksi HS-125-800 -tyyppinen 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-tyyppistä ilma-alusta ja neljä Boeing B-737-700 -tyyppistä ilma-alusta	Koko kalusto, paitsi: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	Angolan tasavalta
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraina	Koko kalusto, paitsi: yksi MD-83-tyyppinen ilma-alus	Koko kalusto, paitsi: UR-CFF	Ukraina

[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.