KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1144/2009

av den 26 november 2009

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

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

av följande skäl

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

(2) Vissa medlemsstater har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, lämnat information till kommissionen som är av betydelse för uppdateringen av gemenskapsförteckningen. Relevant information har även lämnats av tredjeländer. Gemenskapsförteckningen bör därför uppdateras.

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

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

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

(6) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) och kommissionen har yttrat sig inför flygsäkerhetskommittén om de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkas av förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om krav på ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet för att lösa eventuella fall där tillämpliga internationella normer inte följs.

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

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

EG-lufttrafikföretag

(9) Till följd av information från Safa-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EG-lufttrafikföretag samt om områdesspecifika inspektioner och granskningar som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerats om dessa åtgärder: de behöriga myndigheterna i Litauen har dragit in drifttillståndet för lufttrafikföretaget FLYLAL Lithuanian Airlines och de behöriga myndigheterna i Spanien har den 30 oktober 2009 påbörjat förfarandet med att dra in drifttillståndet för lufttrafikföretaget Euro Continental.

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

Albanian Airlines MAK

(10) Det finns kontrollerade bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Albanian Airlines MAK, som certifierats i Albanien. Bristerna fastställdes av Frankrike, Tyskland och Italien samt av andra ECAC-länder vid rampinspektioner som utförts inom ramen för Safa-programmet ([1]). Bristerna gäller i huvudsak luftfartyg av typen MD82.

(11) Albanian Airlines MAK inkom i rätt tid med ett adekvat svar på förfrågan från de civila luftfartsmyndigheterna i Frankrike, Tyskland och Italien angående de korrigerande åtgärder som vidtagits för att avhjälpa dessa säkerhetsbrister.

(12) De behöriga myndigheterna i Albanien (DGCA) har emellertid bekräftat att de brister som upptäckts vid Safa-inspektionerna i själva verket pekar på systematiska brister i driften och i kvalitetssystemet hos Albanian Airlines MAK. DGCA genomförde en ingående undersökning om lufttrafikföretagets uppfyllande av relevanta säkerhetsnormer, varefter man beslutade om att införa driftsrestriktioner och strukturella förändringar av lufttrafikföretaget. DGCA informerade särskilt flygsäkerhetskommittén om att flottan har minskats från tre till två luftfartyg och att luftfartyget av typen MD-82 med registrering ZA-ASA den 1 oktober 2009 avregistrerades och drogs tillbaka från Albanian Airlines drifttillstånd. Den 23 oktober begränsade dessutom DGCA lufttrafikföretagets verksamhet till befintlig nivå och befintliga destinationer vid detta datum och begärde att lufttrafikföretaget med omedelbar verkan skulle ändra sin ledning samt förstärka sina system för kvalitets- och säkerhetsstyrning.

(13) Vid DGCA:s presentation inför flygsäkerhetskommittén den 11 november bekräftades att dessa korrigerande åtgärder har vidtagits och att de bedöms på ett effektivt sätt avhjälpa de upptäckta säkerhetsbristerna.

(14) De behöriga myndigheterna i Albanien har visat att de har agerat för att säkerställa säkerhetstillsynen av Albanian Airlines MAK.

(15) De behöriga myndigheterna i Albanien uppmanas att påskynda tillämpningen av den handlingsplan som avses i skäl (32) i förordning (EG) nr 787/2007 ([2]) och påminns om det åtagande som avses i skäl (33) i samma förordning, om att inte utfärda ytterligare drifttillstånd innan omstruktureringsprogrammet har genomförts. Mot bakgrund av detta uppmanas Albanien att påskynda uppbyggandet av DGCA:s kapacitet för att garantera att den kontinuerliga tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Albanien utförs på ett hållbart sätt och i enlighet med tillämpliga säkerhetsnormer.

([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]) EUT L 175, 5.7.2007, s. 12.

(16) Tidigt under 2010 kommer Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) att genomföra en standardiseringsinspektion i Albanien för att kontrollera att behöriga myndigheter och företagen under deras tillsyn inför tillämpliga säkerhetskrav.

Egypt Air

(17) De behöriga myndigheterna i Egypten har, i enlighet med förordning (EG) nr 619/2009 ([3]) och till följd av presentationen av den korrigerande åtgärdsplanen i juni 2009, lämnat in fyra månadsrapporter omfattande juli, augusti, september och oktober 2009 för att visa genomförandegraden för planen enligt myndigheternas kontroll. Med anledning av dessa rapporter som fokuserade på rampinspektioner av Egypt Airs luftfartyg ombads de behöriga myndigheterna i Egypten att tillhandahålla rapporter om granskning av underhåll, fortsatt luftvärdighet och flygverksamhet som de genomfört på lufttrafikföretaget. Den 10 november överlämnade Egyptens behöriga myndigheter rapporten om den grundläggande inspektionen av Egypt Air i oktober 2009 som ledde till ett förnyat drifttillstånd (AOC) för lufttrafikföretaget. Rapporterna om granskning av fortsatt luftvärdighet, flyg- och markverksamhet har inte överlämnats. De tillhandahållna dokumenten visar att även om lufttrafikföretaget har gjort stora framsteg, så emotses ytterligare förbättringar inom underhåll, teknik och drift.

(18) De behöriga myndigheterna i Egypten har även åtagit sig att informera om när de brister som tidigare påpekats vid rampinspektioner av Egypt Airs luftfartyg under 2008 och 2009 åtgärdats. De har därför skickat relevanta skrivelser till vissa medlemsstater där Egypt Airs luftfartyg varit föremål för rampinspektioner under perioden 1 januari 2008 till 30 september 2009. Arbetet med att åtgärda dessa brister pågår och ska kontrolleras regelbundet.

(19) Flygsäkerhetskommittén är medveten om de ansträngningar som lufttrafikföretaget gör för att slutföra de åtgärder som krävs för att ta itu med säkerhetssituationen samt om den stora samarbetsvilja som både lufttrafikföretaget och Egyptens behöriga myndigheter har visat. Med tanke på omfattningen av och bredden på den korrigerande åtgärdsplanen samt behovet av att sörja för varaktiga lösningar på de säkerhetsbrister som tidigare fastställts, uppmanas de behöriga myndigheterna i Egypten att även i fortsättningen skicka rapporter varje månad om uppföljningen av genomförandet av planen samt om åtgärdande av de brister som uppdagades under Safa-inspektionerna tillsammans med övriga rapporter om kontroller som de utför av Egypt Air.

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

(20) När den korrigerande åtgärdsplanen har fullföljts ska Egyptens behöriga myndigheter utföra en slutgiltig kontroll och meddela kommissionen resultatet tillsammans med eventuella rekommendationer. Kommissionen förbehåller sig rätten att kontrollera att lufttrafikföretaget genomför de korrigerande åtgärderna genom ett besök från Europeiska byrån för flygsäkerhet i samarbete med medlemsstaterna. Under tiden ska medlemsstaterna fortsätta att se till att antalet inspektioner av Egypt Air intensifieras för att man ska ha tillräckligt underlag för en ny utvärdering av detta företag i samband med nästa möte i flygsäkerhetskommittén.

Yemenia – Yemen Airways

(21) I enlighet med förordning (EG) nr 715/2008 och 1131/2008 [1] fortsatte medlemsstaterna att kontrollera att Yemenia uppfyllde gällande säkerhetsnormer genom regelbundna rampinspektioner av dess luftfartyg som landade på gemenskapens flygplatser. Under 2009 rapporterade Frankrike, Tyskland, Italien och Förenade kungariket sådana inspektioner. Kommissionen mottog dokumentation som styrkte att lufttrafikföretaget reagerat snabbt och på lämpligt sätt för att åtgärda de brister som uppdagats vid inspektionerna.

(22) Efter antagandet av förordning (EG) nr 619/2009 mottog kommissionen ytterligare information från Republiken Jemens behöriga myndigheter och lufttrafikföretaget Yemenia Yemen Airways om genomförandet av den korrigerande åtgärdsplanen avseende underhåll och drift.

(23) De behöriga myndigheterna i Republiken Jemen informerade kommissionen om den kontroll de genomförde på Yemenias underhållsanläggningar efter det att företagets underhållsorganisationstillstånd, EASA.145.0177 dragits in, i avsikt att bedöma hur Yemenia efterlever den jemenitiska standarden YCAR-145. De behöriga myndigheterna i Republiken Jemen överlämnade en reviderad korrigerande åtgärdsplan från Yemenia, daterad den 15 september 2009, efter att den civila luftfarts- och meteorologimyndigheten (CAMA – Civilian Aviation and Meteorology Authority) i enlighet med de nationella kraven (YCAR-145) hade granskat Yemenias underhållsorganisation, tillsammans med en uppföljande granskning utförd av CAMA, daterad den 20 september 2009. Båda dokumenten visade att alla brister hade åtgärdats. Dessutom tillhandahöll CAMA under flygsäkerhetskommitténs möte den 10 november 2009 styrkande dokumentation som visade att alla brister åtgärdats.

(24) Flygsäkerhetskommittén informerades även om den i det här skedet positiva bedömning som EASA och behöriga myndigheter i Frankrike gjort av de korrigerande åtgärder som Yemenia genomfört för att återfå sitt europeiska underhållstillstånd.

(25) Kommissionen har noterat de ansträngningar som Yemenia har gjort för att korrigera de säkerhetsbrister som upptäckts vid de olika granskningarna. Kommissionen har även noterat att Yemenia har fullföljt den korrigerande åtgärdsplanen inom underhållsområdet såsom CAMA rapporterar i sin utvärdering. Så snart som det är praktiskt möjligt kommer EASA och medlemsstaterna att organisera ett besök på plats i Jemen för att kontrollera säkerhetssituationen inom Yemenia i syfte att bedöma hur väl företaget uppfyller internationella säkerhetsnormer och för att bedöma CAMA:s möjligheter att säkerställa tillsynen av den civila flygtrafiken i Jemen.

(26) Medlemsstaterna kommer att systematiskt kontrollera att Yemenia uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008. Flygsäkerhetskommittén kommer att granska detta fall under sitt kommande sammanträde.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

(27) Demokratiska republiken Kongo informerade kommissionen om att de operativa licenserna har dragits in för följande lufttrafikföretag: 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, Espace Aviation Service. Dessa lufttrafikföretag har upphört med sin verksamhet sedan den 30 juli 2009.

(28) Behöriga myndigheter i Demokratiska republiken Kongo informerade även om indragningen av de operativa licenserna för ett antal lufttrafikföretag som kommissionen inte tidigare hade underrättats om hade drifttillstånd: 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, Brooks Trading. Dessa lufttrafikföretag har upphört med sin verksamhet sedan den 30 juli 2009.

(29) Med hänsyn till vad som sagts ovan och på grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att dessa lufttrafikföretag som har licensierats i Demokratiska republiken Kongo bör strykas från bilaga A.

[1] EUT L 197, 25.7.2008, s. 39 och EUT L 306, 15.11.2008, s. 49.

Lufttrafikföretag från Djibouti

(30) Det finns bevis för att de myndigheter som ansvarar för tillsynen av lufttrafikföretag som är licensierade i Djibouti saknar förmåga att ta itu med säkerhetsbristerna, vilket framgår av resultaten av den granskning av Djibouti som ICAO utförde i mars 2008 inom ramen för det allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP). Vid denna granskning påpekades ett stort antal betydande brister när det gäller Djiboutis civila luftfartsmyndigheters förmåga att utöva tillsynsansvar för flygsäkerheten. Vid tidpunkten för slutförandet av ICAO:s granskning var mer än 96 % av ICAO-standarderna inte uppfyllda.

(31) Det finns bevis för att de behöriga myndigheterna i Djibouti inte har haft förmåga att på ett effektivt sätt åtgärda de brister som ICAO har fastställt, vilket framgår av att ICAO i sin slutrapport från februari 2009 fastställer att en mycket stor del av de korrigerande åtgärder som dessa myndigheter har föreslagit eller genomfört faktiskt inte rör de brister som fastställts. Särskilt när det gäller drift av luftfartyg ansåg ICAO att mer än två tredjedelar av de åtgärder som föreslagits av Djibouti inte var till fullo godtagbara.

(32) ICAO har dessutom utfärdat en rapport om allvarliga säkerhetsbrister till alla stater som är anslutna till Chicagokonventionen för att meddela dem att Djibouti inte har inrättat ett tillförlitligt system för tillsyn av de lufttrafikföretag för vilka behöriga myndigheter i Djibouti har utfärdat ett drifttillstånd (AOC) och inte heller en godtagbar handlingsplan för att åtgärda situationen.

(33) Mot bakgrund av ovanstående har kommissionen inlett samråd med Djiboutis behöriga myndigheter och därvid uttryckt allvarlig oro över driftsäkerheten för de lufttrafikföretag som är licensierade i Djibouti och begärt klargöranden om de åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna som reaktion på ICAO:s slutsatser och anmärkningar om huruvida de korrigerande åtgärderna kan godtas.

(34) De behöriga myndigheterna i Djibouti (DACM) informerade kommissionen om att genomförandet av den handlingsplan som ska åtgärda de brister som påpekats av ICAO har försenats, samt att endast ett begränsat antal brister kan betraktas som åtgärdade. DACM lämnade ingen information om vidtagna åtgärder och inte heller bevis för att de relaterade bristerna har åtgärdats. DACM har inte inkommit med något svar på ICAO:s anmärkningar angående relevansen av 34 åtgärder som ICAO anser otillräckliga för att avhjälpa bristerna.

(35) DACM bekräftade att två dödsolyckor inträffat under 2002 och 2007 med luftfartyg av typen Let 410 och Antonov 26. De lämnade emellertid ingen information om utredningen av dessa olyckor eller om åtgärder som har vidtagits för att ta itu med orsakerna till dessa olyckor.

(36) DACM underrättade kommissionen om att de dragit in drifttillståndet för Djibouti Airlines den 30 juli 2009 och att flygbolaget vid den tidpunkten hade upphört med sin verksamhet. De meddelade också att de den 15 september drog in drifttillståndet för Daallo Airlines. Daallo Airlines innehar dock fortfarande en operativ licens och använder luftfartyg av typen DC9 som är registrerade i Komorerna, luftfartyg av typen Antonov 24 som är registrerade i Armenien och luftfartyg av typen Ilyushin 18 som är registrerat i Kazakstan. Identiteten för de faktiska operatörerna av dessa luftfartyg uppgavs inte. De behöriga myndigheterna i Djibouti har inte visat att de har förmåga att effektivt utöva sitt tillsynsansvar för säkerheten hos lufttrafikföretag som är certifierade i Djibouti.

(37) Med hänsyn till detta och på grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att alla lufttrafikföretag som är certifierade i Djibouti bör införas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Republiken Kongo

(38) ICAO genomförde en USOAP-granskning i Republiken Kongo i november 2008. Följande iakttagelse gav upphov till en rapport om allvarliga säkerhetsbrister: ”*ANAC (National Civil Aviation Agency) har utfärdat ett antal drifttillstånd (AOC) utan att först ha fastställt och inrättat en process för certifiering och löpande tillsyn av lufttrafikföretag. Följaktligen har dessa drifttillstånd utfärdats utan att ANAC har fastställt att operatören efterlever normerna i bilaga 6 till Chicagokonventionen eller bestämmelserna i ICAO Doc 8335. Dessutom finns det operatörer som bedriver verksamhet med en provisorisk operativ licens och utan drifttillstånd.*” Denna varning om allvarliga säkerhetsbrister gäller fortfarande.

(39) Under ICAO:s granskning gjordes 63 påpekanden som visade brist på effektiv tillämpning av internationella säkerhetsnormer. Republiken Kongo lämnade därefter in en korrigerande åtgärdsplan. Mer än en tredjedel av de föreslagna korrigerande åtgärderna godkändes dock inte av ICAO.

(40) Den 26 augusti 2009 råkade ett fraktluftfartyg som flögs av lufttrafikföretaget Aero Fret Business, som är certifierat i Republiken Kongo, ut för en olycka nära flygplatsen i Brazzaville varvid samtliga sex ombordvarande omkom. Eftersom Republiken Kongo var det land där olyckan inträffade är landet ansvarigt för den säkerhetsutredning som i enlighet med bestämmelserna i bilaga 13 till Chicagokonventionen måste utföras i syfte att fastställa orsakerna och undvika att en liknande olycka inträffar. Vid ICAO:s granskning hittades emellertid även elva brister inom området utredningar av olyckor i Republiken Kongo och sex av de föreslagna korrigerande åtgärderna ansågs inte tillfredsställande.

(41) Under två möten som hölls i Bryssel informerade de behöriga myndigheterna i Republiken Kongo kommissionen om att de hade för avsikt att fortsätta med ett nytt certifieringsförfarande för tre operatörer med hjälp av experter från ICAO. Myndigheterna förmedlade även sitt beslut av den 15 oktober 2009 enligt vilket operatörerna Aero-Service, Equaflight Services, Société Nouvelle Air Congo och Trans Air Congo tilldelades drifttillstånd för en period på ett år. Samma datum informerade den behöriga myndigheten i Republiken Kongo företagen Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation och Protocole Aviation om att deras drifttillstånd dragits in i väntan på en granskning av den dokumentation som krävs för att erhålla ett nytt drifttillstånd. Dessutom drogs drifttillstånden in för följande företag: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines och United Express Service. Myndigheterna gav dock inga belägg för att certifieringsförfarandet för utfärdande av drifttillstånd följer relevanta ICAO-normer eller att tillsynen av de lufttrafikföretag som de utfärdar drifttillstånd till sker i enlighet med dessa normer.

(42) De behöriga myndigheterna i Republiken Kongo har skriftligen underrättat flygsäkerhetskommittén om åtgärder som har vidtagits för att åtgärda de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO har pekat på samt andra fall av bristande överensstämmelse som ICAO tar upp i sin USOAP-granskningsrapport. Kommissionen noterar alla åtgärder som de behöriga myndigheterna i Republiken Kongo har vidtagit hittills och uppmanar dem att intensifiera sina ansträngningar med att införa varaktiga korrigerande åtgärder. Kommissionen kommer att i samarbete med ICAO noga övervaka utvecklingen inom den civila flygtrafiken i Republiken Kongo och är villig att bistå med tekniskt stöd för att förbättra den administrativa och tekniska kapaciteten hos landets tillsynsmyndighet.

(43) Behöriga myndigheter i Republiken Kongo har dock inte visat tillräcklig förmåga att tillämpa gällande säkerhetsnormer. Med hänsyn till vad som sagts ovan, och i avvaktan på en varaktig lösning av fallen av bristande överensstämmelse med internationella normer, inklusive de påpekade allvarliga säkerhetsproblemen, och på grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att alla lufttrafikföretag som har certifierats i Republiken Kongo bör beläggas med verksamhetsförbud och införas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från São Tomé och Príncipe

(44) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Executive Jet Service, som har certifierats i São Tomé och Príncipe. Dessa brister har fastställts av Belgien och Frankrike vid rampinspektioner som genomförts inom ramen för Safa-programmet ([1]). Executive Jet Services har inte inkommit med något adekvat svar och har inte visat att dessa brister har åtgärdats på ett hållbart sätt.

(45) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos STP Airways, som har certifierats i São Tomé och Príncipe. Dessa brister fastställdes av Frankrike och Förenade kungariket vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ([2]). STP Airways inkom i rätt tid med ett adekvat svar på förfrågan från de civila luftfartsmyndigheterna i Frankrike angående säkerhetsaspekterna av verksamheten.

(46) Det finns bevis för att vissa lufttrafikföretag som för närvarande är belagda med verksamhetsförbud i Europeiska gemenskapen har flyttat delar av sin verksamhet till São Tomé och Príncipe.

(47) Det finns i synnerhet bevis för att lufttrafikföretaget Hewa Bora Airways, som har certifierats i Demokratiska republiken Kongo och som för närvarande är belagt med verksamhetsförbud i gemenskapen, inom ramarna för ett återhyrningsavtal fortsätter att använda luftfartyg av typen Boeing 767 med serienummer 23178, som är avregistrerat i Demokratiska republiken Kongo och registrerat i São Tomé och Príncipe med registreringsnummer S9-TOP ([3]).

(48) Vidare använder lufttrafikföretaget Africa's Connection luftfartyget av typen Dornier 228 med serienummer 8068, som är registrerat i São Tomé och Príncipe med registreringsnummer S9-RAS och som tidigare var registrerat i Gabon och flögs av SCD Aviation, certifierade i Gabon och för närvarande belagda med verksamhetsförbud i gemenskapen.

(49) Dessutom finns det bevis för att lufttrafikföretaget British Gulf International, som är certifierat i São Tomé, är samma lufttrafikföretag som tidigare var certifierat i Kirgizistan och belades med verksamhetsförbud i oktober 2006 ([4]). British Gulf International har även fortsatt att använda luftfartyg av typen Antonov 12 med serienummer 401901. Ett av lufttrafikföretagets luftfartyg av den här typen var inblandat i en olycka i Al Habniaya (Irak) den 13 november 2008, vilket ledde till att luftfartyget gick förlorat och att sex personer omkom.

(50) Mot bakgrund av ovanstående situation har kommissionen inlett samråd med de behöriga myndigheterna i São Tomé och Príncipe och uttryckt allvarlig oro för säkerhetsaspekterna kring den flygverksamhet som Executive Jet Services och STP Airways bedriver liksom för det faktum att lufttrafikföretag som är belagda med verksamhetsförbud i gemenskapen har registrerat luftfartyg i São Tomé samt begärt klargöranden om de åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna för att åtgärda bristerna.

([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]) EUT L 283, 14.10.2006, s. 28.

(51) De behöriga myndigheterna i São Tomé (INAC) informerade kommissionen om att de i och med den nya certifieringen av Executive Jet Services den 26 oktober 2009 beslutade att tillfälligt upphäva verksamheten med luftfartyg av typen Boeing 767 med serienummer 23178 och registreringsnummer S9-TOP som används av detta lufttrafikföretag.

(52) Lufttrafikföretaget Executive Jet Services begärde att få göra en presentation inför flygsäkerhetskommittén och rapporterade om de åtgärder som har vidtagits för att åtgärda de brister som upptäckts under Safa-programmet.

(53) INAC informerade kommissionen om att de vid den nya certifieringen av STP Airways beslutade om att den 26 oktober upphäva verksamheten med två luftfartyg av typen Boeing 767 med serienummer 25411 (registrering okänd) och 26208 (registrering S9-DBY), vilka därefter avregistrerades. INAC rapporterade att trots att STP Airways har ett giltigt drifttillstånd finns det för närvarande inte något luftfartyg på detta certifikat.

(54) Lufttrafikföretaget STP Airways begärde att få göra en presentation inför flygsäkerhetskommittén och rapporterade om de åtgärder som har vidtagits för att åtgärda de brister som upptäckts under Safa-programmet. Företaget bekräftade att man inte längre har några luftfartyg i drift och att man har för avsikt att begära att drifttillståndet dras in.

(55) INAC informerade om att de har utfärdat 13 drifttillstånd, varav tre är indragna eller återkallade. INAC kunde emellertid inte tillhandahålla bevis på indragna eller återkallade drifttillstånd för lufttrafikföretagen Sky Wind, Styron Trading och Jet Line.

(56) Den dokumentation som INAC har överlämnat visar att över hälften av de lufttrafikföretag som har giltiga drifttillstånd som har utfärdats av dessa myndigheter har sina huvudsakliga driftställen utanför São Tomé och Príncipe. British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo och Transliz Aviation har inte sina huvudsakliga driftställen i São Tomé, vilket bevisas av deras svar på en förfrågan från kommissionen samt av de adresser som finns angivna på respektive drifttillstånd.

(57) INAC visade inte att de uppfyller sina skyldigheter vad gäller säkerhetstillsynen över de lufttrafikföretag som är certifierade i São Tomé och Príncipe i enlighet med internationella säkerhetskrav, med tanke på att en betydande del av dessa lufttrafikföretag inte regelbundet bedriver verksamhet i São Tomé och att INAC uppgav att man delvis förlitar sig på tillsynen av behöriga myndigheterna i de stater där verksamheten bedrivs. INAC kunde emellertid inte tillhandahålla bevis på adekvata avtal med dessa myndigheter.

(58) Det drifttillstånd som de behöriga myndigheterna i São Tomé och Príncipe har utfärdat uppvisar dessutom stora motsägelser vad gäller godkännandet av den fortsatta luftvärdigheten hos de luftfartygsflottor som används, godkännandet av transport av farligt gods och tillstånd för flygningar i dålig sikt, vilka inte kunde klargöras under samrådet.

(59) Det finns bevis på ett stort antal olyckor som har drabbat lufttrafikföretag som är certifierade i São Tomé och Príncipe. INAC bekräftar att fyra dödsolyckor har inträffat med luftfartyg av typen Antonov 12, Ilyushin 76 och DHC 6 som flögs av lufttrafikföretag som är registrerade i São Tomé och Príncipe. Som svar på den här situationen angav INAC att de den 21 februari 2009 bestämde att dra in alla flygningar med luftfartyg av typen Antonov 12 som är registrerade i São Tomé och Príncipe. INAC bekräftade dock att luftfartyg av den här typen fortfarande används av lufttrafikföretagen British Gulf International, Transliz Aviation och Goliaf Air som är certifierade i São Tomé och Príncipe.

(60) Det finns bevis på bristande vilja hos de behöriga myndigheterna i São Tomé och Príncipe att uppfylla internationella säkerhetsnormer, vilket framgår av att São Tomé och Príncipe hela tiden har skjutit upp ICAO:s granskning inom ramen för det allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP). Den ICAO-granskning som var planerad till maj 2007 och april 2008 kunde inte utföras vid något av dessa tillfällen.

(61) Mot bakgrund av detta och på grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att de lufttrafikföretag som är certifierade i São Tomé och Príncipe inte uppfyller de relevanta säkerhetsnormerna och därför bör införas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Ukraina

Ukraine Cargo Airways

(62) Den 22 september informerade de behöriga myndigheterna i Ukraina kommissionen om sitt beslut nr 574 av den 17 augusti 2009 om att verksamhet enligt drifttillstånd nr 145 av den 20 november 2008 och som innehas av Ukraine Cargo Airways upphört från och med beslutsdatumet. Vid en redogörelse inför flygsäkerhetskommittén den 11 november 2009 bekräftade de behöriga myndigheterna i Ukraina att företaget Ukraine Cargo Airways inte är ett av de registrerade flygbolagen i Ukraina.

(63) På grundval av de gemensamma kriterierna bör Ukraine Cargo Airways därför strykas från bilaga A.

Volare

(64) De behöriga myndigheterna i Ukraina informerade den 31 juli 2009 kommissionen om sitt beslut nr 357 av den 25 maj 2009 om att med omedelbar verkan dra in drifttillståndet för det ukrainska lufttrafikföretaget Volare.

(65) På grundval av de gemensamma kriterierna bör lufttrafikföretaget Volare därför strykas från bilaga A.

Motor Sich

(66) Efter antagandet av förordning (EG) nr 619/2009 besökte en EU-expertgrupp, under ledning av den europeiska byrån för luftsäkerhet, den 27 oktober det ukrainska lufttrafikföretaget Motor Sich (MSI) för att kontrollera i vilken utsträckning de korrigerande åtgärderna har genomförts och att de säkerhetsbrister som tidigare upptäcktes har åtgärdats på ett hållbart sätt.

(67) I rapporten från gruppens besök uppges att MSI visade att de har genomfört en analys av de grundläggande orsakerna till de brister som upptäcktes vid Safa-inspektionerna. Det verkade som om såväl analysen av de grundläggande orsakerna som den korrigerande åtgärdsplanen angriper bristerna på ett riktigt sätt. Under besöket förklarade MSI att alla de brister som Safa tidigare har tagit upp angående deras flotta har korrigerats, inklusive EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning Systems), säkerhetsselar i förarkabinen samt lastnät. Vidare har man tagit fram beräkningstabeller för startprestanda för alla typer av luftfartyg och alla start- och landningsbanor som används. Gruppen, under ledning av Europeiska byrån för flygsäkerhet, är efter en fysisk inspektion och/eller dokumentgranskning nöjd med att: a) Sätena i förarkabinen i luftfartyg av typerna AN-12, AN-72 och YAK-40 har utrustats med axelremmar, b) luftfartyg av typen AN-12 har utrustas med syrgasmasker (installationen pågick på luftfartyg UR-11316 vid tiden för besöket och granskades av gruppen), c) installation av EGPWS på luftfartyg av typerna AN-12 och AN-140, d) beräkningstabeller för start för alla start- och landningsbanor som används för luftfartyg av typerna AN-12 och YAK-40. Under sin redogörelse inför flygsäkerhetskommittén bekräftade de behöriga myndigheterna i Ukraina att lufttrafikföretaget har möjlighet att tillämpa kvalitetsstyrningssystemet och myndigheterna åtog sig att informera kommissionen om resultatet av den kontroll som ska utföras i detta ärende.

(68) Avseende flygverksamheten fann gruppen under sitt besök exempel på minimiutrustningslistor (MEL), driftshandböcker, program för flygtidsbegränsningar, dokument och rutiner för verksamhetsstyrning och flygklarering samt återlämnade och ifyllda pärmar med flyginformation. Gruppen observerade inga avvikelser från ICAO-normerna. Under besöket visade MSI även att man utför analyser av registrerade flygdata från alla flygningar med samtliga luftfartyg som används.

(69) Lufttrafikföretaget begärde att få yttra sig inför flygsäkerhetskommittén och lämnade vid presentationen den 11 november 2009 en skriftlig redogörelse som stödjer de korrigerande åtgärder man har vidtagit för att lösa de tidigare upptäckta säkerhetsbristerna.

(70) Efter de redogörelser som de behöriga myndigheterna i Ukraina och lufttrafikföretaget lämnade den 11 november 2009, begärde flygsäkerhetskommittén att Ukrainas statliga luftfartsförvaltning skulle tillhandahålla följande dokumentation för att man skulle kunna avgöra om det i detta skede är berättigat att stryka Motor Sich: a) kontrollgranskningen av lufttrafikföretagets kvalitetsstyrningssystem, b) bekräftelse på att Motor Sich samtliga luftfartyg som används för internationella flygningar är utrustade i enlighet med ICAO-normer, i synnerhet: i) axelremmar på stolarna i förarkabinen på typerna AN-12, AN-72 och YAK-40, ii) syrgasmasker för ögonblicklig användning i förarkabinen på AN-12, iii) EGPWS på luftfartyg av typerna AN-12 och AN-140, c) bekräftelse på att information om startprestanda för alla startbanor som Motor Sich för närvarande använder för luftfartyg av typerna AN-12 och YAK-40 finns tillgängliga i lufttrafikföretagets driftsmanual, d) bevis på att man har åtgärdat de 38 brister som Ukrainas statliga luftfartsförvaltning 2009 upptäckte vid sin tillsyn av flygtrafikföretaget. Ukrainas behöriga myndigheter lämnade dessa uppgifter den 16 november.

(71) Efter mottagande av den begärda informationen från de behöriga myndigheterna i Ukraina och på grundval av de gemensamma kriterierna, görs bedömningen att Motor Sich bör tas bort från bilaga A.

UMAir

(72) Efter antagandet av förordning (EG) nr 619/2009 besökte en EU-expertgrupp den 28 oktober 2009 det ukrainska lufttrafikföretaget UMAir för att kontrollera i vilken utsträckning de korrigerande åtgärderna har genomförts och att de säkerhetsbrister som tidigare upptäcktes verkligen har åtgärdats och att de åtgärdats på ett hållbart sätt.

(73) Under besöket presenterades en uppdaterad korrigerande åtgärdsplan för gruppen som visade att företagets kvalitetschef har granskat de korrigerande åtgärder som vidtagits. Vid en kontroll av statusen för de brister som en EU-expertgrupp fann under ett besök hos lufttrafikföretaget den 28 maj 2009, visade det sig emellertid att trots stora ansträngningar från lufttrafikföretagets sida att på ett riktigt sätt åtgärda upptäckta brister, kan vissa brister som påverkar flygsäkerheten (övervakning av flygdata på DC-9) samt fortsatt luftvärdighet, underhåll och teknik (övervakningsprogram för motorskick måste införas för luftfartyg av typerna DC-9 och MD-80) ännu inte anses vara åtgärdade. Vad gäller flygverksamheten upptäcktes även en ny brist till följd av ett fel som observerades i den godkända minimiutrustningslistan (MEL) för luftfartyg av typen DC-9.

(74) Under flygsäkerhetskommitténs möte den 11 november 2009 meddelade UMAir att de hade begärt att få sitt drifttillstånd begränsat så att det inte tillåter flygningar till gemenskapen med luftfartyg av typen DC-9. De behöriga myndigheterna i Ukraina utfärdade den 11 november 2009 ett nytt driftstillstånd som inte omfattade flygningar till EU med denna typ av luftfartyg.

(75) Kommissionen har noterat de förbättringar som UMAir har uppnått sedan besöket av EU-expertgruppen i maj 2009 samt begränsningarna av lufttrafikföretagets drifttillstånd. Med hänvisning till de betydande ansträngningar som lufttrafikföretaget har gjort för att garantera säkerheten inom verksamheten i enlighet med internationella normer bör det tillåtas att återuppta trafiken till gemenskapen med delar av sin flotta.

(76) På grundval av de gemensamma kriterierna bör därför UMAir överföras från bilaga A till bilaga B och ska alltså tillåtas återuppta sin flygtrafik till gemenskapen med luftfartyg av typen MD-83, registreringsnummer UR-CFF.

Den övergripande säkerhetstillsynen av ukrainska lufttrafikföretag

(77) I enlighet med förordning (EG) nr 619/2009 har kommissionen fortsatt att noga övervaka genomförandet av de olika åtgärder som de behöriga myndigheterna i Ukraina presenterade för flygsäkerhetskommittén den 1 juli 2009. En EU-expertgrupp besökte därför Ukrainas statliga luftfartsförvaltning mellan den 26 och 29 oktober. Syftet med besöket var att kontrollera genomförandegraden för de korrigerande åtgärder som föreslagits för att åtgärda de brister som påpekades i rapporten från EU-expertgruppens besök mellan den 25 och 29 maj 2009, liksom för de åtgärder som presenterades i den plan för korrigerande åtgärder som Ukrainas statliga luftfartsförvaltning presenterade den 23 juni i syfte att förbättra säkerhetstillsynen av de lufttrafikföretag som faller under dess myndighetskontroll.

(78) Enligt rapporten från besöket kan 14 av de 33 brister som påpekades under besöket i maj 2009 anses vara åtgärdade på grundval av de bevis som behöriga myndigheter i Ukraina har tillhandahållit. 19 brister återstår att åtgärda.

(79) Kommissionen har noterat de förbättringar som de behöriga myndigheterna har uppnått sedan besöket i maj 2009 och i synnerhet ökningen av övervakningen av lufttrafikföretag i Ukraina samt att man har tagit bort ett stort antal luftfartyg ur det ukrainska registret (fler än 800 av 1 600 luftfartyg under 2008). Myndigheterna uppmanas att ytterligare intensifiera sina ansträngningar för att förbättra säkerhetstillsynen.

Ariana Afghan Airlines

(80) På grundval av den dokumentation som lufttrafikföretaget skickade in konstaterade kommissionen att Ariana Afghan Airlines gjort ändringar i ledningen, rekryterat externa experter för att få hjälp med att omarbeta sina policies, rutiner och handböcker, samt införskaffat två luftfartyg av typen Airbus A310 och fått hjälp från Turkish Technic med driften av dessa. Kommissionen konstaterade även att lufttrafikföretaget hade för avsikt att låta sig granskas av International Air Transport Association.

(81) Det afghanska ministeriet för transport och civilflyg (MoTCA) har gjort en skriftlig sammanfattning av de framsteg som MoTCA och Ariana har gjort för att uppfylla internationella normer. De bekräftar att Ariana Afghan Airlines har genomfört betydande förändringar av luftfartygens utrustning, ledningen och dokumentationen, men att en granskning av operatören fortfarande inte hade utförts, trots att man hade planerat att en granskning skulle vara slutförd i slutet av 2009. MoTCA kan alltså ännu inte bekräfta att Ariana Afghan Airlines uppfyller ICAO-normerna eller att de har ett effektivt fungerande säkerhetssystem. MoTCA har visserligen uppgivit att flera tillsynsaktiviteter har genomförts i år, (till exempel flyginspektioner och grundläggande inspektioner), men har inte tillhandahållit några bevis på resultat av dessa inspektioner.

(82) Kommissionen konstaterar att Ariana Afghan Airlines har gjort framsteg på vägen mot uppfyllande av internationella säkerhetsnormer. I väntan på ytterligare bevis på att lufttrafikföretaget har tagit itu med grundorsakerna till de tidigare fastställda säkerhetsbristerna görs, på grundval av de gemensamma kriterierna, bedömningen att lufttrafikföretaget även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Angola

TAAG Angola Airlines

(83) TAAG Angola Airlines har sedan juli 2009 endast haft tillstånd att bedriva flygverksamhet till Portugal med luftfartyg av typen Boeing 777-200 med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE, D2-TEF i enlighet med skälen 58 och 59 i förordning (EG) nr 619/2009 [1].

(84) Kommissionen bad de behöriga myndigheterna i Angola (INAVIC) att lämna information om tillsynen av lufttrafikföretaget TAAG Angola Airlines, i synnerhet med hänsyn till den ökade tillsynen av flygningar till Portugal och resultat av detta.

(85) INAVIC meddelade kommissionen att man har stärkt den löpande tillsynen av TAAG Angola Airlines, främst genom rampinspektioner, och att resultaten från dessa rampinspektioner varken visar på säkerhetsproblem eller upprepade brister.

(86) TAAG Angola Airlines begärde att få framföra sina synpunkter till kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 10 november 2009, för att informera om framsteg för sin åtgärdsplan och om säkerhetsresultatet för flygningarna till Lissabon. Det noterades att mer än 100 turer med luftfartyg av typen Boeing 777 har gjorts till Lissabon utan säkerhetsproblem och att TAAG certifierades den 23 oktober 2009 av INAVIC för att genomföra ETOPS 120-minuters flygningar med Boeing 777. Lufttrafikföretaget har även begärt att dess B737-700-flotta ska lyda under samma bestämmelser som B777-flottan.

(87) De behöriga myndigheterna i Portugal bekräftade att resultaten av rampinspektionerna av TAAG Angola Airlines som utförts efter att flygningarna till Lissabon hade återupptagits inte visar på några säkerhetsproblem eller upprepade brister.

(88) På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att TAAG bör kvarstå i bilaga B under förutsättning att lufttrafikföretaget inte utför fler än tio flygningar i veckan med luftfartyg av typen Boeing B-777 med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE och D2-TEF eller med luftfartyg av typen Boeing B-737-700 med registreringsnummer D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH och D2-TBJ från Luanda till Lissabon. Dessa flygningar får endast genomföras efter det att de angolanska myndigheterna har utfört rampinspektioner av luftfartygen före varje avgång från Angola och efter att de portugisiska myndigheterna genomfört rampinspektioner i Portugal av varje luftfartyg. Detta är en temporär lösning och kommissionen kommer att se över situationen på grundval av all tillgänglig information och i synnerhet mot bakgrund av en utvärdering från behöriga portugisiska myndigheter.

Den övergripande säkerhetstillsynen av angolanska lufttrafikföretag

(89) INAVIC rapporterade betydande framsteg när det gällde att åtgärda de påpekanden som gjorts efter EU:s senaste kontrollbesök den 8 till 11 juni 2009. Framför allt har man ytterligare uppdaterat de specifika driftsbestämmelserna i linje med ICAO:s krav och fortsatt att rekrytera kompetent personal, framför allt flyginspektörer som är kvalificerade för luftfartyg av typen Boeing 737-700, vilket har lett till en ökning av tillsynsverksamheten med 30 %.

(90) INAVIC rapporterade framsteg när det gäller nya certifieringar för angolanska lufttrafikföretag, ett förfarande som förväntas vara slutfört i slutet av 2010; inget lufttrafikföretag förutom TAAG Angola Airlines har dock ännu certifierats på nytt.

(91) Kommissionen uppmuntrar INAVIC att beslutsamt fortsätta det nya certifieringsförfarandet för angolanska lufttrafikföretag med beaktande av eventuella säkerhetsbrister som konstateras i detta sammanhang. I väntan på att ett nytt certifieringsförfarande genomförs för 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 och Sonair, i fullständig överensstämmelse med Angolas nya flygsäkerhetsbestämmelser, bör på grundval av de gemensamma kriterierna dessa lufttrafikföretag även fortsättningsvis uppföras i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Kazakstan

Berkut State Aircompany

(92) Berkut State Aircompany meddelade kommissionen att man har tagit bort ett luftfartyg av typen IL-76 och ett luftfartyg av typen AN-12 ur sin flotta och att man i augusti 2009 beslutade att begränsa sin verksamhet till endast statliga flygningar.

(93) De behöriga myndigheterna i Kazakstan bekräftade denna situation och tillhandahöll bevis på att de den 30 oktober 2009 utfärdat ett ”Driftcertifikat” som inte omfattar kommersiella flygningar.

(94) Med hänsyn till detta och på grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att Berkut State Aircompany bör strykas från bilaga A.

Prime Aviation

(95) Lufttrafikföretaget Prime Aviation som är certifierat i Kazakstan begärde att få framföra sina synpunkter till kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 11 november 2009. Företaget uppgav att dess kommersiella flotta är begränsad till ett luftfartyg av typen Challenger 604 med registreringsnummer P4-CHV som är registrerat utanför Kazakstan (i Aruba).

[1] EUT L 182, 15.7.2009, s. 8.

(96) Den behöriga myndigheten i Aruba ansvarar för tillsynen av luftfartyget av typen Challenger 604 med registreringsnummer P4-CHV i enlighet med bestämmelserna i bilagorna 1 och 8 till Chicagokonventionen samt bilaga 6 när det gäller fortsatt luftvärdighet. De utförde en granskning av lufttrafikföretaget Prime Aviation i mars 2009 som uppdagade ett antal brister. Den dokumentation som lufttrafikföretaget skickade in till flygsäkerhetskommittén innehåller inga bevis för att alla korrigerande åtgärder har utförts på ett tillfredsställande sätt. Med avseende på ICAO:s krav i bilaga 6 visade denna granskning inte att tillsynen av verksamheten sker på ett effektivt sätt. Det fanns i synnerhet inga bevis för att minimiutrustningslistorna är nöjaktigt godkända och villkoren för att skjuta upp brister måste klargöras.

(97) Med hänsyn till detta och på grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att detta lufttrafikföretag även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.

Den övergripande säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag från Kazakstan

(98) De behöriga myndigheterna i Kazakstan begärde att få framföra sina synpunkter till kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 11 november 2009, med avsikt att rapportera om förbättringar av säkerhetstillsynen.

(99) De informerade flygsäkerhetskommittén om de åtgärder som vidtagits för att undanröja de två främsta säkerhetsproblemen, vilka ICAO informerades om den 30 oktober 2009. Dessa åtgärder införs stegvis och syftet är att åtgärder som gäller luftfartyg som används för kommersiella lufttransporter ska vara införda före oktober 2010.

(100) De behöriga myndigheterna i Kazakstan meddelade även att de hade inlett en rad verkställighetsåtgärder som lett till att flera drifttillstånd dragits in eller upphävts. Lufttrafikföretag vars drifttillstånd dragits in är Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly och Turgay Avia. De drog även in luftvärdighetscertifikaten för 66 luftfartyg av typen Antonov 2 samt strök 13 luftfartyg ur Kazakstans register, inklusive 10 av typen Ilyushin 76, ett av typen Ilyushin 62, ett av typen Antonov 28 och ett av typen Antonov 2.

(101) De behöriga myndigheterna i Kazakstan informerade även om och kunde bevisa att drifttillståndet för följande tio lufttrafikföretag, certifierade i Kazakstan, hade dragits in: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (drogs in den 1 april 2009) och Sayat Air (drogs in den 19 augusti 2009). På grundval av de gemensamma kriterierna bör dessa lufttrafikföretag därför strykas från bilaga A.

(102) På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att alla lufttrafikföretag som är licensierade i Kazakstan, förutom Air Astana, även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.

(103) Kommissionen noterar att Kazakstan har inlett en ambitiös reform av sin flygsektor, särskilt i syfte att förbättra säkerheten. Den pågående granskningen av flyglagstiftningen liksom inrättandet av ett utvärderingscenter för luftfarten välkomnas då detta kommer att leda till en bättre reglering av den civila luftfarten i Kazakstan och bör bana väg för betydande förbättringar i riktning mot uppfyllande av internationella säkerhetsnormer. De behöriga myndigheterna i Kazakstan uppmanas i det avseendet att samarbeta fullt ut med ICAO för att se till att de föreslagna åtgärdsplanerna är godtagbara för ICAO och att de genomförs i rätt tid.

Lufttrafikföretag från Kirgizistan

(104) De behöriga myndigheterna i Kirgizistan redogjorde den 11 november 2009 för framstegen när det gäller genomförandet av den åtgärdsplan som har utarbetats för att avhjälpa upptäckta säkerhetsbrister. I synnerhet påpekade de att säkerhetslagstiftningen för luftfarten reviderats, att en oberoende civil luftfartssäkerhetsbyrå håller på att upprättas och att villkoren för att certifieras som lufttrafikföretag har blivit striktare. De uppgav också att en betydande del av drifttillstånden följaktligen dragits in och att majoriteten av luftfartygen hade strukits ur registret.

(105) De behöriga myndigheterna i Kirgizistan har meddelat att de har utfärdat ett nytt drifttillstånd till lufttrafikföretaget Asian Air. På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att Asian Air bör införas i bilaga A.

(106) Kommissionen noterar att Kirgizistan har inlett en ambitiös reform av sin flygsektor, särskilt i syfte att förbättra säkerheten. Kommissionen betonar vikten av den granskning som ICAO utförde i april 2009 som en del i det allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme – USOAP). De behöriga myndigheterna i Kirgizistan uppmanas att samarbeta fullt ut med ICAO för att se till att de föreslagna åtgärdsplanerna är godtagbara för organisationen och att de genomförs i rätt tid.

(107) Det beslutades att den Europeiska byrån för luftfartssäkerhet ska utföra en inspektion i Kirgizistan för att övervaka att de behöriga myndigheterna samt företag under deras tillsyn inför tillämpliga säkerhetskrav. Inspektionen kommer att äga rum så snart som man har kommit överens med ICAO om en åtgärdsplan och genomfört denna.

Lufttrafikföretag från Ryssland

(108) På grundval av de kontrollerade bevis [1] på större säkerhetsbrister i flygverksamheten som upptäckts hos lufttrafikföretaget YAK Service, certifierat av de ryska behöriga myndigheterna, startade kommissionen den 15 juli 2009 en formell utredning av lufttrafikföretaget. De ryska behöriga myndigheterna meddelade den 4 augusti 2009 kommissionen att efter inspektioner utförda av myndigheterna som bekräftade bristerna har verksamheten inom lufttrafikföretaget med luftfartyg av typen YAK-42 och YAK-40 begränsats enligt beslut av dessa myndigheter den 24 juli 2009.

(109) De behöriga myndigheterna i Ryska federationen meddelade den 6 oktober 2009 kommissionen att de hävt driftsrestriktionerna för lufttrafikföretaget efter att detta genomfört korrigerande åtgärder. Lufttrafikföretaget och de behöriga myndigheterna yttrade sig inför kommissionen och en medlemsstat den 30 oktober.

(110) Den 11 november förklarade de behöriga myndigheterna i Ryska federationen för flygsäkerhetskommittén de olika tillsynsaktiviteter och verkställighetsåtgärder de hade vidtagit för att säkerställa att lufttrafikföretaget skulle lösa tidigare upptäckta säkerhetsbrister på ett hållbart sätt. De förklarade vidare att regelbundna rampinspektioner kommer att utföras på luftfartyg som flygs av YAK Services för att säkerställa att de uppfyller internationella normer. På grundval av detta anser kommissionen och medlemmarna i flygsäkerhetskommittén att de behöriga myndigheterna i Ryska federationen har tagit itu med de säkerhetsbrister som tidigare upptäckts inom YAK Services.

(111) På grundval av denna information från myndigheterna samt de gemensamma kriterierna, görs i det här skedet bedömningen att inga ytterligare åtgärder är nödvändiga. Medlemsstaterna kommer att genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg systematiskt kontrollera att YAK Services uppfyller gällande säkerhetsnormer, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

(112) Den 9 november 2009 informerade de behöriga myndigheterna i Ryska federationen kommissionen om certifieringskommitténs beslut av den 6 november 2009 att häva de restriktioner som tidigare gällde lufttrafikföretaget Aeroflot Nords flygverksamhet.

(113) Den 9 november meddelade de behöriga myndigheterna i Ryska federationen kommissionen om att de modifierat sitt beslut från den 25 april 2008, varmed de utestängde 13 ryska lufttrafikföretag från flygverksamhet till gemenskapen. Dessa luftfartyg var inte utrustade för internationella flygningar enligt ICAO:s normer (saknade TAWS/E-GPWS) och deras luftvärdighetscertifikat hade gått ut utan att förnyas.

(114) Enligt det nya beslutet får följande luftfartyg inte flyga till, inom eller från gemenskapen:

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 och RA-85682.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 och RA-85774, Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 och RA-88300, Yak-40K: RA-21505 och RA-98109, Yak-42D: RA-42437, alla (22) helikoptrar Kamov Ka-26 (okänd registrering), alla (49) helikoptrar Mi-8 (okänd registrering), alla (11) helikoptrar Mi-171 (okänd registrering), alla (8) helikoptrar Mi-2 (okänd registrering), alla (1) helikopter EC-120B: RA-04116.

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

e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartyg av typen TU-154M RA-85683 tidigare på Krasnoyarsky Airlines drifttillstånd, vilket drogs in tidigare i år, används nu av ett annat lufttrafikföretag som är certifierat i Ryska federationen.

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

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602, alla TU-134 (okänd registrering), alla Antonov An-24 (okänd registrering), alla An-2 (okänd registrering), alla helikoptrar Mi-2 (okänd registrering), alla helikoptrar Mi-8 (okänd registrering).

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 och 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, alla Tupolev TU-134A inbegripet: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 och RA-65973, alla Antonov AN-24RV inbegripet: RA-46625 och RA-47818, luftfartyg av typen AN24RV med registrering RA-46625 och RA-47818 används för närvarande av ett annat ryskt lufttrafikföretag.

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

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820, alla (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-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 och RA-65977, luftfartygen RA-65143 och RA-65916 flygs av ett annat ryskt lufttrafikföretag, alla (1) TU-134B: RA-65726 flygs av ett annat ryskt lufttrafikföretag, alla (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 och RA-88280, alla helikoptrar Mil-26: (okänd registrering), alla helikoptrar Mil-10: (okänd registrering), alla helikoptrar Mil-8 (okänd registrering), alla helikoptrar AS-355 (okänd registrering), alla helikoptrar BO-105 (okänd registrering), luftfartyg av typen AN-24B (RA-46267 och RA-47289 samt luftfartyg av typen AN-24RV (RA-46509, RA-46519 och RA-47800) flygs av ett annat ryskt lufttrafikföretag.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 och RA-65979, TU-214: RA-64504, RA-64505, Ilyushin IL-18: RA-75454 och RA-75464, Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 och RA-88200, luftfartyget RA-65555 flygs av ett annat ryskt lufttrafikföretag.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

(115) Trots kommissionens uppmaning har det hittills inte inkommit några uppgifter som styrker att bristerna fullt ut åtgärdats av övriga lufttrafikföretag som är uppförda på den gemenskapsförteckning som uppdaterades den 13 juli 2009 och av de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa lufttrafikföretag. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag även i fortsättningen bör vara belagda med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).

(116) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 474/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga A ska ersättas med bilaga A till denna förordning.

2. Bilaga B ska ersättas med bilaga B till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 26 november 2009.

På kommissionens vägnar

Jacques BARROT

Vice ordförande

BILAGA A

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republiken Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungariket Kambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänt	VRB	Republiken Rwanda
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	015	Okänt	Republiken Angola
AIR26	004	DCD	Republiken Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänt	Republiken Angola
AIR JET	003	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänt	Republiken Angola
ALADA	005	RAD	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänt	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänt	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänt	Republiken Angola
HELIMALONGO	011	Okänt	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänt	Republiken Angola
PHA	019	Okänt	Republiken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Okänt	Republiken Angola
SAL	013	Okänt	Republiken Angola
SERVISAIR	018	Okänt	Republiken Angola
SONAIR	014	SOR	Republiken Angola

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

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratiska republiken Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänt	DAO	Djibouti
DJIBOUTI AIRLINES	Okänt	DJB	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndighet, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänt	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Okänt	CEL	Ekvatorialguinea

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
EGAMS	Okänt	EGM	Ekvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Ekvatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänt	Okänt	Ekvatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines och Ekspres Transportasi Antarbenua, inklusive			Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänt	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänt	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänt	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänt	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänt	Republiken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Okänt	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänt	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänt	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänt	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Okänt	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänt	Republiken Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänt	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänt	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänt	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänt	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänt	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänt	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänt	Republiken Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänt	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänt	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänt	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänt	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänt	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänt	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AEROPRAKT KZ	Okänt	APK	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiken Kazakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
AIR DIVISION OF EKA	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AIR FLAMINGO	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR TRUST AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Okänt	AKS	Republiken Kazakstan
ALMATY AVIATION	Okänt	LMT	Republiken Kazakstan
ARKHABAY	Okänt	KEK	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republiken Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiken Kazakstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiken Kazakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiken Kazakstan
BERKUT KZ	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republiken Kazakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Okänt	KZE	Republiken Kazakstan
FENIX	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
KAZAVIA	Okänt	KKA	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	Okänt	KZS	Republiken Kazakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiken Kazakstan
NAVIGATOR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Okänt	KOV	Republiken Kazakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION			Republiken Kazakstan
SALEM AIRCOMPANY	Okänt	KKS	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	Okänt	SAV	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	Okänt	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republiken Kazakstan
SKYSERVICE	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
TYAN SHAN	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Okänt	JTU	Republiken Kazakstan
ZHERSU AVIA	Okänt	RZU	Republiken Kazakstan
ZHEZKAZGANAIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndighet, däribland			Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	Okänt	AAZ	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Republiken Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiken Kirgizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republiken Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MAX AVIA	33	MAI	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republiken Kirgizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republiken Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter		—	Liberia
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, inklusive			**Republiken Gabon**
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive	—	—	**São Tomé och Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Okänt	São Tomé och Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé och Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé och Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Okänt	São Tomé och Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé och Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Okänt	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé och Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Okänt	São Tomé och Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé och Príncipe

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndighet, däribland	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänt	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndighet, däribland	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Okänt	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Okänt	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Okänt	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Okänt	Okänt	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Okänt	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänt	SZL	Swaziland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAGA B

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Luftfartygstyp	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Republiken Gabon	Hela flottan utom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50, 1 luftfartyg av typen Falcon 900	Hela flottan utom: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ	Republiken Gabon
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Hela flottan utom: 2 luftfartyg av typen B767; 4 luftfartyg av typen B757; 10 luftfartyg av typen A319/320/321; 5 luftfartyg av typen Fokker 50	Hela flottan utom: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Konungariket Nederländerna)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Komorerna	Hela flottan utom: LET 410 UVP	Hela flottan utom: D6-CAM (851336)	Komorerna
GABON AIRLINES [3]	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan utom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan utom: TR-LHP	Republiken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan utom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL601; 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan utom: TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon, Republiken Sydafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES [4]	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan utom: 3 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan utom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	Republiken Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraina	Hela flottan förutom ett luftfartyg av typen MD-83	Hela flottan förutom: UR-CFF	Ukraina

[1] Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.
[2] Air Astana får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.
[3] Gabon Airlines får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.
[4] TAAG Angola Airlines får endast flyga till Portugal och med specifika luftfartyg i enlighet med skälen 58 och 59 denna förordning.

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