Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►B

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 474/2006,

annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006,

yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14)

Muutettu:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►M1	Komission asetus (EY) N:o 910/2006, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2006	L 168	16	21.6.2006
►M2	Komission asetus (EY) N:o 1543/2006, annettu 12 päivänä lokakuuta 2006	L 283	27	14.10.2006
►M3	Komission asetus (EY) N:o 235/2007, annettu 5 päivänä maaliskuuta 2007	L 66	3	6.3.2007
►M4	Komission asetus (EY) N:o 787/2007, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2007	L 175	10	5.7.2007
►M5	Komission asetus (EY) N:o 1043/2007, annettu 11 päivänä syyskuuta 2007	L 239	50	12.9.2007
►M6	Komission asetus (EY) N:o 1400/2007, annettu 28 päivänä marraskuuta 2007	L 311	12	29.11.2007

▼B

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 474/2006,

annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006,

yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta

(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 3 artiklan

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Asetuksen (EY) N:o 2111/2005 (jäljempänä 'perusasetus') luvussa II säädetään menettelyistä, joilla laaditaan yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskeva yhteisön luettelo, ja menettelyistä, joilla jäsenvaltiot voivat tietyissä olosuhteissa toteuttaa poikkeustoimenpiteitä toimintakieltojen asettamiseksi alueellaan.

(2) Perusasetuksen 3 artiklan 3 kohdan mukaisesti kukin jäsenvaltio on ilmoittanut komissiolle toimintakieltoon alueellaan asetetut lentoliikenteen harjoittajat, tähän johtaneet syyt sekä muut tarvittavat tiedot.

(3) Komissio on ilmoittanut suoraan kaikille kyseisille lentoliikenteen harjoittajille, tai ellei tämä ole ollut käytännössä mahdollista, niiden valvonnasta vastaaville viranomaisille, toimintakieltoa koskevan päätöksen perusteena käytettävät keskeiset tosiseikat ja näkemykset.

(4) Perusasetuksen 7 artiklan mukaisesti komissio on antanut kyseisille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden tutustua jäsenvaltioiden toimittamiin asiakirjoihin, toimittaa kirjallinen lausuntonsa ja esittää kantansa asiassa suullisesti 10 työpäivän kuluessa komissiolle ja lentoturvallisuuskomitealle ([2]).

(5) Yhteiset perusteet, joita on käytettävä harkittaessa yhteisön tasoisen toimintakiellon asettamista turvallisuussyistä, vahvistetaan perusasetuksen liitteessä.

Air Bangladesh

(6) Air Bangladesh -yhtiön tiettyjen ilma-alusten vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Saksan suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([3]).

(7) Air Bangladesh ei ole vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Saksan siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan tur-

([1]) EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15.

([2]) Perustettu teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla 16 päivänä joulukuuta 1991 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4) 12 artiklalla.

([3]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

▼B

vallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa avoimuuden puutetta ja puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoon. Tähän mennessä Saksalla ei ole ollut mahdollisuutta tarkastaa, onko turvallisuuspuutteet korjattu.

(8) Air Bangladeshin lakisääteisestä valvonnasta vastaavat Bangladeshin viranomaiset ovat laiminlyöneet yhden tämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksen asianmukaisen valvonnan ja jättäneet näin ollen täyttämättä Chicagon yleissopimuksen mukaiset velvollisuutensa.

(9) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Air Bangladeshin toimintaa olisi rajoitettava ja se olisi sisällytettävä liitteen B luetteloon.

Air Koryo

(10) Air Koryo -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ranskan ja Saksan suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([1]).

(11) Air Koryon jatkuva kyvyttömyys korjata Ranskan sille aiemmin ilmoittamat puutteet todettiin muissa asematasotarkastuksissa SAFA-ohjelman puitteissa ([2]).

(12) Ranskan toimittamat toteennäytetyt vakavaa vaaratilannetta koskevat tiedot viittaavat piileviin ja järjestelmällisiin puutteisiin Air Koryon turvallisuudessa.

(13) Air Koryo on osoittanut kyvyttömyyttä korjata nämä turvallisuuspuutteet.

(14) Air Koryo ei ole vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Ranskan siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa avoimuuden puutetta ja puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole vastannut riittävällä tavalla kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoon.

(15) Air Koryon Ranskan pyynnöstä esittämä korjaussuunnitelma oli riittämätön korjaamaan todetut vakavat turvallisuuspuutteet.

(16) Air Koryon valvonnasta vastaavat Korean demokraattisen kansantasavallan viranomaiset ovat laiminlyöneet tämän lentoliikenteen harjoittajan asianmukaisen valvonnan ja jättäneet näin ollen täyttämättä Chicagon yleissopimuksen mukaiset velvollisuutensa.

(17) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Air Koryo ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja.

Ariana Afghan Airlines

(18) Ariana Afghan Airlines -yhtiön tiettyjen ilma-alusten vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Saksan suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([3]).

(19) Ariana Afghan Airlines on osoittanut kyvyttömyyttä korjata nämä turvallisuuspuutteet.

(20) Ariana Afghan Airlines ei ole vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Saksan siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole asianmukaisesti vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoon.

([1]) DGAC/F 2000-210
Ei viitetietoja toisesta, Saksassa tehdystä SAFA-tarkastuksesta.

([2]) DGAC/F-2000-895

([3]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

▼B

(21) Toimivaltaiset viranomaiset Afganistanissa, jossa Ariana Afghan Airlinesin käyttämät ilma-alukset on rekisteröity, eivät ole asianmukaisesti valvoneet kyseisen lentoliikenteen harjoittajan käyttämiä ilma-aluksia viranomaisille Chicagon yleissopimuksen perusteella kuuluvien velvollisuuksien mukaisesti.

(22) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Ariana Afghan Airlinesin ilma-alukset eivät täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja; tämä ei kuitenkaan koske ilma-alusta A310 (rekisterinumero F-GYYY), joka on rekisteröity Ranskaan ja kuuluu Ranskan viranomaisten valvontaan.

BGB Air

(23) BGB Air -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Italian suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([1]).

(24) BGB Air on osoittanut kyvyttömyyttä ja haluttomuutta korjata turvallisuuspuutteet; tästä on osoituksena se, että BGB Air on Italian esittämän ulkomaisten lentoyhtiöiden tarkastuslistan pohjalta toimittanut ICAO:n standardien noudattamista koskevan itsearvioinnin, joka on kuitenkin sittemmin tehdyissä SAFA-ohjelmaan kuuluvissa tarkastuksissa osoittautunut virheelliseksi.

(25) BGB Air ei ole vastannut asianmukaisesti Italian siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa avoimuuden puutetta ja puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole vastannut kaikkiin kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoihin.

(26) Mikään ei viittaa siihen, että BGB Air olisi toteuttanut Italian toteamia vakavia turvallisuuspuutteita koskevaa asianmukaista korjaussuunnitelmaa.

(27) BGB Airin toiminnan valvonnasta vastaavat Kazakstanin viranomaiset eivät kaikilta osin tehneet asianmukaista yhteistyötä Italian siviili-ilmailuviranomaisten kanssa, kun Kazakstanissa saadulla toimintaluvalla toimivan BGB Air -yhtiön turvallisuusongelmat nostettiin esiin; yhteistyökyvyttömyydestä on osoituksena se, että Kazakstanin viranomaiset eivät ole vastanneet kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoihin.

(28) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että BGB Air ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja.

Buraq Air

(29) Buraq Air -yhtiön rahtitoimintojen vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ruotsin ja Alankomaiden suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([2]).

(30) Buraq Air ei ole vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Saksan siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen rahtitoiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa avoimuuden puutetta ja puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoon.

(31) Buraq Airin valvonnasta vastaavat Libyan viranomaiset ovat laiminlyöneet tämän lentoliikenteen harjoittajan rahtitoimintojen asianmukaisen valvonnan ja jättäneet näin ollen täyttämättä Chicagon yleissopimuksen mukaiset velvollisuutensa.

(32) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Buraq Airin toimintaa olisi rajoitettava ja se olisi sisällytettävä liitteen B luetteloon.

([1]) ENAC-IT-2005-237
([2]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47

▼B

Air Service Comores

(33) Air Service Comores -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todennut jäsenvaltio (Ranska) SAFA-ohjelmaan kuuluvassa asematasotarkastuksessa ([1]).

(34) Mikään ei viittaa siihen, että Air Service Comores olisi toteuttanut Ranskan toteamia vakavia turvallisuuspuutteita koskevaa asianmukaista korjaussuunnitelmaa.

(35) Air Service Comoresin toiminnan valvonnasta vastaavat viranomaiset ovat osoittaneet kyvyttömyyttä korjata turvallisuuspuutteet.

(36) Kyseisten lentoliikenteen harjoittajien toiminnan valvonnasta vastaavat Komorien viranomaiset eivät ryhtyneet ajallaan yhteistyöhön Ranskan siviili-ilmailuviranomaisen kanssa, kun kyseisessä valtiossa saadulla toimintaluvalla toimivan lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusongelmat nostettiin esiin.

(37) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Air Service Comores ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja.

GST Aero Air Company

(38) GST Aero Air Company -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Italian suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([2]).

(39) GST Aero Air Company on osoittanut kyvyttömyyttä ja haluttomuutta korjata turvallisuuspuutteet.

(40) GST Aero Air Company ei ole vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Italian siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa avoimuuden puutetta ja puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoihin.

(41) Mikään ei viittaa siihen, että GST Aero Air Company olisi toteuttanut Italian toteamia vakavia turvallisuuspuutteita koskevaa asianmukaista korjaussuunnitelmaa.

(42) GST Aero Air Companyn toiminnan valvonnasta vastaavat Kazakstanin viranomaiset eivät kaikilta osin tehneet asianmukaista yhteistyötä Italian siviili-ilmailuviranomaisen kanssa, kun kyseisessä valtiossa saadulla toimintaluvalla toimivan kyseisen lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusongelmat nostettiin esiin; yhteistyökyvyttömyydestä on osoituksena se, että kyseiset viranomaiset eivät kaikilta osin ole vastanneet Italian yhteydenottoihin.

(43) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että GST Aero Air Company ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja.

Phoenix Aviation

(44) Phoenix Aviationin toiminnan valvonnasta vastaavat Kirgistanin viranomaiset eivät ole pystyneet panemaan täytäntöön ja valvomaan asianmukaisia turvallisuusnormeja. Vaikka Phoenix Aviationin lentotoimintalupa on myönnetty Kirgistanissa, on todisteita siitä, että lentoyhtiön päätoimipaikka on Yhdistyneissä arabiemiirikunnissa; tämä on ristiriidassa Chicagon yleissopimuksen liitteen 6 määräysten kanssa. Yhdysvaltojen kansallisen liikenneturvallisuuslautakunnan tutkintaraportissa ([3]), joka koskee Phoenix Aviationin lentämää Kam Airin lentoa 904, todetaan Phoenix Aviationin päämajan olevan Yhdistyneissä arabiemiirikunnissa.

([1]) DGAC/F-2005-1222
([2]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370
([3]) *Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board*, 2. maaliskuuta 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

▼B

(45) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Phoenix Aviation ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja.

Phuket Airlines

(46) Phuket Airlines -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todennut kaksi jäsenvaltiota (Yhdistynyt kuningaskunta ja Alankomaat) SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([1]).

(47) Phuket Airlines on osoittanut kyvyttömyyttä korjata nämä turvallisuuspuutteet asianmukaisesti ja viivyttelemättä.

(48) Kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan valvonnasta vastaavat Thaimaan viranomaiset eivät kaikilta osin tehneet asianmukaista yhteistyötä Alankomaiden siviili-ilmailuviranomaisten kanssa, kun kyseisessä valtiossa saadulla toimintaluvalla toimivan Phuket Airlines -yhtiön turvallisuusongelmat nostettiin esiin; tästä on osoituksena se, että kyseiset viranomaiset eivät ole asianmukaisesti vastanneet kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoihin.

(49) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Phuket Airlines ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja.

Reem Air

(50) Reem Air -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on alun perin todettu Alankomaiden suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([2]).

(51) Reem Airin kyvyttömyys korjata puutteet on sittemmin todettu Alankomaiden yhdelle Reem Airin ilma-alukselle suorittamissa myöhemmissä SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([3]).

(52) Reem Air on osoittanut kyvyttömyyttä ja haluttomuutta korjata turvallisuuspuutteet.

(53) Reem Air ei ole vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Alankomaiden siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa avoimuuden puutetta ja puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoihin.

(54) Mikään ei viittaa siihen, että Reem Air olisi toteuttanut Alankomaiden toteamia vakavia turvallisuuspuutteita koskevaa asianmukaista korjaussuunnitelmaa.

(55) Reem Airin valvonnasta vastaavat Kirgistanin viranomaiset ovat laiminlyöneet tämän lentoliikenteen harjoittajan rahtitoimintojen

([1]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

([2]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([3]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

▼B

asianmukaisen valvonnan ja jättäneet näin ollen täyttämättä Chicagon yleissopimuksen mukaiset velvollisuutensa; tästä on osoituksena vakavien turvallisuuspuutteiden jatkuva esiintyminen. Lisäksi Reem Airin komissiolle kuulemisen yhteydessä toimittamista tiedoista käy ilmi, että vaikka Reem Airin lentotoimintalupa on myönnetty Kirgistanissa, lentoyhtiön päätoimipaikka on Yhdistyneissä arabiemiirikunnissa; tämä on ristiriidassa Chicagon yleissopimuksen liitteen 6 määräysten kanssa.

(56) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Reem Air ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja.

Silverback Cargo Freighters

(57) Silverback Cargo Freighters -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todennut Belgia SAFA-ohjelmaan kuuluvassa asematasotarkastuksessa ([1]).

(58) Silverback Cargo Freighters, joka vastaa omien ilma-alustensa osalta myös huollosta (A- ja B-tarkastukset) ei ole vastannut asianmukaisesti kyseisen jäsenvaltion siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa avoimuuden puutetta ja puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole asianmukaisesti vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoon.

(59) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Silverback Cargo Freighters ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja.

Kongon demokraattisesta tasavallasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(60) Yrityksistään huolimatta Kongon demokraattisen tasavallan siviili-ilmailuviranomaisilla on edelleen vaikeuksia panna täytäntöön ja valvoa asianmukaisia turvallisuusnormeja; tämä käy ilmi tarkastusasiakirjasta *ICAO-USOAP – Audit Summary Report of the Directorate of Civil Aviation of the Democratic Republic of Congo* (Kinshasa, 11.–18. kesäkuuta 2001). Erityisen huomattavaa on, että käytössä ei tällä hetkellä ole minkäänlaista lentoliikenteen harjoittajien lupien myöntämisjärjestelmää.

(61) Valvonnasta vastaavat Kongon demokraattisen tasavallan viranomaiset ovat osoittaneet kyvyttömyyttä suoriutua asianmukaisesta turvallisuusvalvonnasta.

(62) Belgia on asettanut Central Air Express -yhtiön toimintakieltoon kansainvälisiin turvallisuusnormeihin liittyvien toteennäytettyjen puutteiden sekä yhteistyökyvyttömyyden vuoksi

(63) Hewa Bora Airways -yhtiöstä (HBA) saadut tiedot osoittavat, että Belgian ([2]) viranomaisten aiemmin toteamat puutteet on tiettyjen ilma-alusten osalta saatu huomattavalta osin korjattua. Belgia on ilmoittanut komissiolle aikovansa suorittaa HBA:n ilma-aluksille järjestelmällisesti asematasotarkastuksia. Tästä syystä katsotaan, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan olisi saatava jatkaa nykyistä toimintaansa.

(64) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Kongon demokraattisesta tasavallasta toimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat olisi sisällytettävä liitteen A luetteloon, lukuun ottamatta Hewa Bora Airways -yhtiötä (HBA), joka olisi sisällytettävä liitteen B luetteloon.

Päiväntasaajan Guineasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(65) Lentoliikenteen harjoittajien toiminnan valvonnasta vastaavat Päiväntasaajan Guinean viranomaiset eivät kaikilta osin tehneet

([1]) BCAA-2005-36

([2]) Belgian viranomaisten suorittama SAFA-ohjelman mukainen asematasotarkastus Brysselissä 11. maaliskuuta 2006.

▼B

asianmukaista yhteistyötä Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomaisen kanssa, kun kyseisessä valtiossa saadulla toimintaluvalla toimivien lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusongelmat nostettiin esiin. Yhdistynyt kuningaskunta pyysi 27. maaliskuuta 2002 ([1]) Päiväntasaajan Guinean siviili-ilmailuhallinnon pääjohtajalta selvitystä seuraavista seikoista:

— Päiväntasaajan Guineaan rekisteröityjen ilma-alusten määrä on kasvanut huomattavasti; ehdotukset, joissa esitetään, että rekisterijärjestelmää voisi hallinnoida *Aircraft Registration Bureau* (ARB) tai vastaava organisaatio,

— useiden Päiväntasaajan Guineasta lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien päätoimipaikka ei tosiasiallisesti ole Päiväntasaajan Guinea.

Lisäksi kirjeessä ilmoitettiin siviili-ilmailuhallinnon pääjohtajalle, että Yhdistynyt kuningaskunta ei enää salli Päiväntasaajan Guinean toimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien kaupallista toimintaa alueellaan, ennen kuin Yhdistyneen kuningaskunnan viranomaisille toimitetaan riittävät todisteet siitä, että näiden lentoyhtiöiden toimintaa valvotaan riittävällä tavalla. Päiväntasaajan Guinea ei vastannut kirjeeseen.

(66) Lentoliikenteen harjoittajien toiminnan valvonnasta vastaavat Päiväntasaajan Guinean viranomaiset eivät ole riittävässä määrin pystyneet panemaan täytäntöön ja valvomaan asianmukaisia turvallisuusnormeja; tämä on näkynyt erityisesti Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) yleisen turvallisuusvalvonnan arviointiohjelmaan kuuluvien tarkastusten ja niihin liittyvien korjaussuunnitelmien yhteydessä. Päiväntasaajan Guinealle tehtiin tällainen USOAP-tarkastus toukokuussa 2001, ja tarkastusraportin ([2]) mukaan siviili-ilmailuviranomaisella ei tarkastuksen ajankohtana ollut valmiuksia valvoa riittävästi vastuulleen kuuluvia lentoyhtiöitä ja varmistaa, että ne noudattavat ICAO:n normeja. Tarkastuksessa todettiin muun muassa seuraavaa:

— Turvallisuuden valvontaan pystyvää organisaatiota ei ole, eikä varsinkaan erityiskoulutettua henkilöstöä lentotoimintalupien, lentotoiminnan ja lentokelpoisuuden alalla.

— Rekisterissä olevien ilma-alusten ja pätevien lentokelpoisuustodistusten määrästä ei ole esittää tietoja.

— Ei ole kyetty luomaan selkeää järjestelmää lentoliikenteen harjoittajien toimintalupien myöntämistä ja valvontaa varten.

— Ilmailutoimintaa koskevia määräyksiä ei ole saatettu voimaan.

— Toimintaluvan saaneiden liikenteenharjoittajien valvonta ei toimi.

— Lentokelpoisuuden tarkastuslaitokselle kuuluvien perustehtävien hoitamista varten ei ole asianmukaista järjestelmää.

Päiväntasaajan Guinean siviili-ilmailuhallinnon pääjohtaja ei myöskään tähän mennessä ole toimittanùt ICAO:lle toimintasuunnitelmaa puutteiden korjaamiseksi ([3]), joten myöskään seurantatarkastusta ei ole suoritettu.

(67) Lentoliikenteen harjoittajien toiminnan valvonnasta vastaavat Päiväntasaajan Guinean viranomaiset eivät ole pystyneet panemaan täytäntöön ja valvomaan asianmukaisia turvallisuusnormeja niille Chicagon yleissopimuksen perusteella kuuluvien velvollisuuksien

([1]) Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneministeriön ja Päiväntasaajan Guinean siviili-ilmailuhallinnon pääjohtajan välinen kirjeenvaihto aiheesta ”Aircraft Register of Equatorial Guinea” (27. maaliskuuta 2002).

([2]) ICAO-USOAP Summary Report – Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14.–18. toukokuuta 2001).

([3]) ICAO:n neuvoston työasiakirja C-WP/12471.

▼B

mukaisesti. Itse asiassa joidenkin Päiväntasaajan Guineasta lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien päätoimipaikka ei tosiasiallisesti ole Päiväntasaajan Guinea; tämä on ristiriidassa Chicagon yleissopimuksen liitteen 6 määräysten kanssa ([1]).

(68) Toiminnan valvonnasta vastaavat Päiväntasaajan Guinean viranomaiset eivät ole kyenneet toteuttamaan riittävää turvallisuusvalvontaa seuraavien lentoliikenteen harjoittajien osalta: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE – Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA – Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE – Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että kaikki Päiväntasaajan Guineasta lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat olisi asetettava lentokieltoon ja sisällytettävä liitteen A luetteloon.

Liberiasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(70) International Air Services -yhtiön (lentotoimintalupa Liberiasta) vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todettu Ranskan suorittamissa SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([2]).

(71) Kyseisten lentoliikenteen harjoittajien toiminnan valvonnasta vastaavat Liberian viranomaiset eivät kaikilta osin tehneet asianmukaista yhteistyötä Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomaisen kanssa, kun Liberiaan rekisteröidylle ilma-alukselle tehdyssä Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomaisen suorittamassa asematasotarkastuksessa 5. maaliskuuta 1996 todetut vakavat turvallisuuspuutteet nostettiin esiin ([3]). Liberiassa toimiluvan tai lentotoimintaluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien turvallisuusongelmat nostettiin vahvasti esiin, kun Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomainen ilmoitti Liberian siviili-ilmailuviranomaiselle, että kaikki Liberiaan rekisteröityjä ilma-aluksia koskevat Yhdistyneelle kuningaskunnalle esitetyt pyynnöt saada harjoittaa kaupallista toimintaa tultaisiin hylkäämään, kunnes Liberian viranomaiset pystyvät osoittamaan, että käytössä on toimiva sääntelyjärjestelmä Liberian rekisterissä olevien ilma-alusten lentokelpoisuuden varmistamiseksi. Liberian viranomaisilta ei saatu vastausta. Liberian viranomaiset eivät tehneet asianmukaista yhteistyötä myöskään Ranskan siviili-ilmailuviranomaisen kanssa, kun Ranska nosti esiin Liberiasta saadulla toimiluvalla tai lentotoimintaluvalla toimivan lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusongelmat.

(72) Toiminnan valvonnasta vastaavat Liberian viranomaiset eivät ole pystyneet panemaan täytäntöön ja valvomaan asianmukaisia turvallisuusnormeja. Liberian hallitus myönsi itsekin vuonna 1996, ettei se siviilikonfliktin vuoksi pystynyt enää valvomaan Liberiaan rekisteröityjä ilma-aluksia ([4]). Vaikka konfliktia koskeva kattava rauhansopimus allekirjoitettiin vuonna 2003 ja YK toteuttaa yhdessä Liberian siirtymäkauden hallinnon kanssa vähitellen toimenpiteitä turvallisuustilanteen parantamiseksi, on epätodennäköistä, että Liberian valmiudet hallinnoida rekisteriä olisivat pa-

([1]) Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneministeriön ja Päiväntasaajan Guinean siviili-ilmailuhallinnon pääjohtajan välinen kirjeenvaihto aiheesta ”Issue of Aircraft Documentation by Non-Approved Companies” (6. elokuuta 2003).
([2]) DGAC/F-2004, 315 ja 316
([3]) UK-CAA Regulation Group – Aircraft Survey Report, 5. maaliskuuta 1996 (Office code: 223).
([4]) Liberian liikenneministeriön ja Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuhallinnon pääjohtajan välinen kirjeenvaihto aiheesta ”Inability, due to the Liberian Civil conflict, to maintain regulatory control over Liberian registered aircraft”, 28 elokuuta 1996.

▼B

rantuneet vuodesta 1996. Turvallisuustilanteen vuoksi ICAO ei vielä ole suorittanut Liberialle USOAP-tarkastusta.

(73) Toiminnan valvonnasta vastaavat Liberian viranomaiset eivät ole kyenneet toteuttamaan riittävää turvallisuusvalvontaa seuraavien lentoliikenteen harjoittajien osalta: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että kaikki Liberiassa lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat olisi asetettava lentokieltoon ja sisällytettävä liitteen A luetteloon.

Sierra Leonesta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(75) Air Universal Ltd. -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todennut Ruotsi SAFA-ohjelmaan kuuluvassa asematasotarkastuksessa ([1]).

(76) Kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan valvonnasta vastaavat Sierra Leonen viranomaiset eivät kaikilta osin tehneet asianmukaista yhteistyötä Ruotsin siviili-ilmailuviranomaisten kanssa, kun Sierra Leonessa myönnetyllä toimintaluvalla toimivan Air Universal Ltd. -yhtiön turvallisuusongelmat nostettiin esiin; tästä on osoituksena se, että Sierra Leonen viranomaiset eivät ole vastanneet kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoihin.

(77) Sierra Leonen valvonnan alaisuuteen kuuluvien lentoliikenteen harjoittajien toimiluvat tai tekniset luvat on aiemmin evätty tai peruutettu Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

(78) Vaikka Air Universal Ltd:n lentotoimintalupa on myönnetty Sierra Leonessa, on todisteita siitä, että lentoyhtiön tämänhetkinen päätoimipaikka on Jordaniassa; tämä on ristiriidassa Chicagon yleissopimuksen liitteen 6 määräysten kanssa.

(79) Air Universal Ltd:n valvonnasta vastaavat Sierra Leonen viranomaiset ovat laiminlyöneet tämän lentoliikenteen harjoittajan asianmukaisen valvonnan ja jättäneet näin ollen täyttämättä Chicagon yleissopimuksen mukaiset velvollisuutensa.

(80) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että Air Universal Ltd. ei täytä asianmukaisia turvallisuusnormeja.

(81) Sierra Leonesta lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todennut kolme jäsenvaltiota (Yhdistynyt kuningaskunta, Malta ja Ruotsi) SAFA-ohjelmaan kuuluvissa asematasotarkastuksissa ([2]).

(82) Kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan valvonnasta vastaavat Sierra Leonen viranomaiset eivät kaikilta osin tehneet asianmukaista yhteistyötä Ruotsin ja Maltan siviili-ilmailuviranomaisten kanssa, kun Sierra Leonessa saadulla toimintaluvalla toimivan Air Universal Ltd -yhtiön turvallisuusongelmat nostettiin esiin; tästä on osoituksena se, että Sierra Leonen viranomaiset eivät ole vastanneet kyseisten jäsenvaltioiden yhteydenottoihin.

(83) Lentoliikenteen harjoittajien toiminnan valvonnasta vastaavat Sierra Leonen viranomaiset eivät ole pystyneet panemaan täytäntöön ja valvomaan asianmukaisia turvallisuusnormeja niille Chicagon yleissopimuksen perusteella kuuluvien velvollisuuksien mukaisesti. Sierra Leonella ei ole lentoliikenteen harjoittajien ja ilma-alusten valvontaan tarvittavaa järjestelmää, eikä tällaisesta

([1]) LFV-S-04-0037

([2]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

▼B

tehtävästä suoriutumiseen tarvittavia teknisiä valmiuksia ja voimavaroja. Joidenkin Sierra Leonesta lentotoimintalupansa saaneiden lentoliikenteen harjoittajien päätoimipaikka ei tosiasiallisesti ollut Sierra Leone; tämä on ristiriidassa Chicagon yleissopimuksen liitteen 6 määräysten kanssa.

(84) Sierra Leonen toimittamaa korjaussuunnitelmaa pidetään riittämättömänä todettujen vakavien turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi. Sierra Leonen siviili-ilmailuviranomainen on tehnyt yksityisen yrityksen (International Aviation Surveyors (IAS)) kanssa sopimuksen tiettyjen valvontatehtävien hoitamisesta. Osapuolten välisessä yhteisymmärryspöytäkirjassa ([1]) sovitut järjestelyt eivät kuitenkaan riitä takaamaan riittävää valvontajärjestelmää Sierra Leonen rekisterissä oleville ilma-aluksille. Erityisesti on todettava seuraavaa:

— Yhteisymmärryspöytäkirjan kattamat ilma-alukset/lentoyhtiöt eivät toimi Sierra Leonesta käsin; IAS-yhtiön henkilökunta ei toimi Sierra Leonesta eikä lentoyhtiöiden sijoittautumisvaltiosta käsin.

— IAS:llä ei näyttäisi olevan minkäänlaista täytäntöönpanovaltaa.

— IAS on ottanut hoitaakseen kyseisten lentoyhtiöiden rutiinitarkastukset, mutta tarkastusten tasoa ei ole määritelty.

— Yhteisymmärryspöytäkirja asettaa IAS:n sopimussuhteeseen kyseisten lentoyhtiöiden kanssa.

— Yhteisymmärryspöytäkirja ei näyttäisi riittävällä tavalla kattavan lentotoiminnan valvontaa.

(85) Toiminnan valvonnasta vastaavat Sierra Leonen viranomaiset eivät ole kyenneet toteuttamaan riittävää turvallisuusvalvontaa seuraavien lentoliikenteen harjoittajien osalta: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines, Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että kaikki Sierra Leonesta lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat olisi asetettava lentokieltoon ja sisällytettävä liitteen A luetteloon.

Swazimaasta tulevat lentoliikenteen harjoittajat

(87) Swazimaasta lentotoimintalupansa saaneen Jet Africa -yhtiön vakavista turvallisuuspuutteista on todennettua näyttöä. Puutteet on todennut Alankomaat SAFA-ohjelmaan kuuluvassa asematasotarkastuksessa ([2]).

(88) Jet Africa ei ole vastannut asianmukaisesti ja viivyttelemättä Alankomaiden siviili-ilmailuviranomaisen tiedusteluun sen toiminnan turvallisuusnäkökohdista; tämä osoittaa avoimuuden puutetta ja puutteellista tiedottamista, koska yhtiö ei ole vastannut kyseisen jäsenvaltion yhteydenottoihin.

(89) Mikään ei viittaa siihen, että Jet Africalla olisi esittää Alankomaiden toteamia vakavia turvallisuuspuutteita koskeva korjaussuunnitelma.

(90) Kyseisten lentoliikenteen harjoittajien toiminnan valvonnasta vastaavat Swazimaan viranomaiset eivät ole pystyneet panemaan täytäntöön ja valvomaan asianmukaisia turvallisuusnormeja;

([1]) *Memorandum of Understanding between DCA Sierra Leone and "FAST International Aviation Surveyors on the inspection, surveillance and provision of regulatory services to extra-regional air operators"* (IAS/SL DCA MOA 201101).

([2]) CAA/NL-2004-98

▼B

tämä kävi ilmi erityisesti maaliskuussa 1999 suoritetussa USOAP-tarkastuksessa. Tarkastusraportin ([1]) mukaan Swazimaa ei tarkastuksen ajankohtana pystynyt tyydyttävästi suoriutumaan lentoyhtiöitään ja alusrekisteriään koskevista turvallisuusvalvontaan liittyvistä velvollisuuksistaan. Raportissa todettiin myös, että rekisterissä olevien ilma-alusten todellista määrää oli mahdoton määrittää, koska rekisteriä ei ylläpidetty asianmukaisesti. Tarkastusryhmä ei myöskään pystynyt määrittämään Swazimaan myöntämien voimassa olevien henkilökuntalupien määrää, koska niistä ei pidetty kirjaa. USOAP-seurantatarkastusta ei ole suoritettu, koska Swazimaa ei ole toimittanut ICAO:lle tietoja edistymisestään puutteiden korjaamiseen tähtäävän toimintasuunnitelman toteuttamisessa.

(91) Toiminnan valvonnasta vastaavat Swazimaan viranomaiset eivät ole kyenneet toteuttamaan riittävää turvallisuusvalvontaa seuraavien lentoliikenteen harjoittajien osalta: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Näin ollen on yhteisten perusteiden nojalla katsottava, että kaikki Swazimaasta lentotoimintalupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat olisi asetettava lentokieltoon ja sisällytettävä liitteen A luetteloon.

Yleisiä huomautuksia luetteloon sisällytettävistä lentoliikenteen harjoittajista

(93) Koska tästä ei aiheudu turvallisuudelle haittaa, kaikille edellä mainituille lentoliikenteen harjoittajille voidaan sallia liikennöintioikeuksien käyttäminen, jos ne käyttävät sellaiselta lentoliikenteen harjoittajalta vuokrattua konetta miehistöineen, jota ei ole asetettu toimintakieltoon, edellyttäen, että asianmukaisia turvallisuusnormeja noudatetaan.

(94) Yhteisön luettelo on ajantasaistettava säännöllisesti ja aina kun se on tarpeen, jotta voidaan ottaa huomioon kyseisten lentoliikenteen harjoittajien turvallisuuden kehittyminen ja korjaavien toimenpiteiden toteuttamisesta saatavat uudet tiedot.

Luettelon ulkopuolelle jätetyt lentoliikenteen harjoittajat

(95) Tuninter-yhtiöltä ja sen valvonnasta vastaavilta Tunisian viranomaisilta saatujen tietojen sekä Italian vahvistamien tietojen perusteella voidaan katsoa olevan toteennäytettyjä todisteita siitä, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on korjannut Italian viranomaisten kahdessa paikan päällä suorittamassa tarkastuksessa toteamat turvallisuuspuutteet.

(96) Saksan toimittamien tietojen perusteella voidaan katsoa, ettei enää ole toteennäytettyjä todisteita lentoliikenteen harjoittajien toiminnan valvonnasta vastaavien Tadžikistanin viranomaisten kyvyttömyydestä tai haluttomuudesta korjata turvallisuuspuutteita.

(97) Belgialle toimitetuista tiedoista käy ilmi, että I.C.T.T.P.W.- ja South Airlines -yhtiöiden kansalliseen toimintakieltoon johtaneet puutteet on kaikilta osin korjattu, joten voidaan katsoa, ettei enää ole toteennäytettyjä todisteita näiden lentoliikenteen harjoittajien jatkuvista vakavista turvallisuuspuutteista.

(98) Saksan toimittamat tiedot osoittavat, että Atlant Soyuz -yhtiön toiminnan rajoittamiseen johtanut ilma-alus ei enää kuulu sen kalustoon, joten voidaan katsoa, ettei enää ole toteennäytettyjä todisteita kyseisen lentoliikenteen harjoittajan jatkuvista vakavista turvallisuuspuutteista.

([1]) ICAO-USOAP *Summary Report – Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland*, (Mbabane, 9.–12. maaliskuuta 1999).

▼B

(99) Tällä hetkellä saatavilla olevien tietojen mukaan voidaan katsoa, ettei enää ole toteennäytettyjä todisteita Air Mauritanien korjaamattomista vakavista turvallisuuspuutteista. Kyseisen lentoliikenteen harjoittajan valvonnasta vastaavien Mauritanian viranomaisten valmiuksia on kuitenkin vielä arvioitava tarkemmin. Näin ollen komission olisi 2 kuukauden kuluessa ja asiaan liittyvien jäsenvaltioiden avustuksella tehtävä arvio Mauritanian viranomaisista, jotka vastaavat tämän ja muiden vastuulleen kuuluvien yritysten valvonnasta.

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

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Aihe

Tällä asetuksella vahvistetaan yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskeva perusasetuksen luvussa II tarkoitettu yhteisön luettelo.

2 artikla

Toimintakiellot

1. Liitteessä A luetellut lentoliikenteen harjoittajat ovat yhteisössä täydellisessä toimintakiellossa.

2. Liitteessä B lueteltujen lentoliikenteen harjoittajien toimintaa yhteisössä on rajoitettu. Rajoitukset muodostuvat kiellosta käyttää liitteessä B mainittuja tiettyjä ilma-aluksia tai ilma-alustyyppejä.

3 artikla

Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaisista toimenpiteistään, joilla ne panevat alueellaan täytäntöön yhteisön luettelon sisältämät toimintakiellot toimintakieltojen kohteena olevien lentoliikenteen harjoittajien osalta.

4 artikla

Voimaantulo

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

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

▼M6

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	Ei tiedossa	KOR	Korean demokraattinen kansantasavalta
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Iranin islamilainen tasavalta
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ei tiedossa	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintalupansa niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Kongon demokraattisen tasavallan viranomaisilta, muun muassa:		—	Kongon demokraattinen tasavalta
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Kongon demokraattinen tasavalta
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Kongon demokraattinen 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.

▼M6

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
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Kongon demokraattinen tasavalta
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministerin lupa (ordonnance 78/205)	LCG	Kongon demokraattinen tasavalta
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta

▼M6

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
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Kongon demokraattinen tasavalta
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Kongon demokraattinen tasavalta
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Ei tiedossa	Kongon demokraattinen tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Päiväntasaajan Guinean viranomaisilta, muun muassa:			Päiväntasaajan Guinea
CRONOS AIRLINES	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Päiväntasaajan Guinea
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

▼M6

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
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Päiväntasaajan Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Päiväntasaajan Guinea
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden toiminnan valvonnasta vastaavilta Indonesian viranomaisilta, muun muassa:			Indonesia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ei tiedossa	Indonesia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Ei tiedossa	Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ei tiedossa	Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ei tiedossa	Indonesia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Ei tiedossa	Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Ei tiedossa	Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ei tiedossa	Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Ei tiedossa	Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesia
EASTINDO	135-038	Ei tiedossa	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Ei tiedossa	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Ei tiedossa	Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ei tiedossa	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Ei tiedossa	Indonesia
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ei tiedossa	Indonesia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Ei tiedossa	Indonesia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesia

▼M6

Lentoliikenteen harjoittajan virallinen nimi sellaisena kuin se ilmoitetaan lentotoimintaluvassa (ja toiminimi, jos se on muu kuin virallinen nimi)	Lentotoimintaluvan (AOC) tai toimiluvan numero	ICAO-tunnus	Lentoliikenteen harjoittajan kotivaltio
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ei tiedossa	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ei tiedossa	Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ei tiedossa	Indonesia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Ei tiedossa	Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Ei tiedossa	Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ei tiedossa	Indonesia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ei tiedossa	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesia
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Kirgisian viranomaisilta, muun muassa:		—	Kirgisian tasavalta
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kirgisian tasavalta
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisian tasavalta
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kirgisian tasavalta
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisian tasavalta
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kirgisian tasavalta
BOTIR AVIA	10	BTR	Kirgisian tasavalta
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisian tasavalta
DAMES	20	DAM	Kirgisian tasavalta
EASTOK AVIA	15	Ei tiedossa	Kirgisian tasavalta
ESEN AIR	2	ESD	Kirgisian tasavalta
GALAXY AIR	12	GAL	Kirgisian tasavalta

▼M6

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
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisian tasavalta
INTAL AVIA	27	INL	Kirgisian tasavalta
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisian tasavalta
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisian tasavalta
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisian tasavalta
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kirgisian tasavalta
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisian tasavalta
OHS AVIA	09	OSH	Kirgisian tasavalta
S GROUP AVIATION	6	Ei tiedossa	Kirgisian tasavalta
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgisian tasavalta
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisian tasavalta
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgisian tasavalta
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisian tasavalta
Kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat saaneet lentotoimintaluvan niiden valvonnasta vastaavilta Liberian viranomaisilta	—	—	Liberia
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
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Ei tiedossa	BVU	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

▼**M6**

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
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Ei tiedossa	SWX	Swazimaa
SWAZILAND AIRLINK	Ei tiedossa	SZL	Swazimaa

▼M6

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
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
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Kongon demokraattinen tasavalta	Koko kalusto, paitsi B767-266 ER	Koko kalusto, paitsi: 9Q-CJD (sarjanumero 23 178)	Kongon demokraattinen tasavalta

([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.