

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 590/2010

av den 5 juli 2010

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

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 upprättas en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005⁽²⁾ över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i Europeiska unionen.
- (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 olika 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 Europeiska unionen 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 (nedan kallad EASA) och kommissionen har framfört sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén om de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkas av förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om de förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och samarbete som har gjorts i syfte 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 som är registrerade i Europeiska unionen 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.

EU-lufttrafikföretag

- (9) Till följd av information från SAFA-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EU-lufttrafikföretag samt från områdesspecifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerats om dessa åtgärder. De behöriga myndigheterna i Förenade kungariket drog den 6 april 2010 in driftstillståndet för lufttrafikföretaget Trans Euro Air Limited och drog in driftstillståndet för MK Airlines den 12 april 2010. De behöriga myndigheterna i Spanien drog den 9 juni 2010 in driftstillståndet och den operativa licensen för lufttrafikföretaget Baleares Link Express. De behöriga myndigheterna i Slovakien drog den 11 december 2009 in driftstillståndet för lufttrafikföretaget Seagle air och den 3 maj 2010 för lufttrafikföretaget Air Slovakia.

⁽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.

Air Algérie

- (10) På grundval av en analys av de resultat som framkommit vid de SAFA-inspektioner som gjorts avseende de luftfartyg med vilka Air Algérie driver trafik från och till EU sedan januari 2009 inledde kommissionen den 7 december 2009 och den 5 februari 2010 samråd med de behöriga myndigheterna i Algeriet. Syftet med samråden är att finna lösningar på de problem som konstaterats vad gäller lastsäkerhet, drifts- och luftvärdighet och certifiering av flygbesättningar.
- (11) I sitt svar av den 15 mars 2010 lämnar Algeriets behöriga myndigheter information om vilka åtgärder som har vidtagits till följd av rampinspektioner som har gjorts för att komma tillrätta med de konstaterade bristerna.
- (12) Den 6 maj 2010 bad kommissionen att få ytterligare upplysningar. De behöriga myndigheterna lämnade kompletterande uppgifter den 27 maj 2010. Till följd av ett möte mellan de behöriga myndigheterna i Algeriet och de behöriga myndigheterna i Frankrike och EASA den 9 juni 2010 förband sig de behöriga myndigheterna i Algeriet att före mötet i flygsäkerhetskommittén inkomma med kompletterande uppgifter, inbegripet en förteckning över de kontrollåtgärder som vidtagits avseende Air Algérie. De kompletterande uppgifterna skickades den 18 juni 2010. De algeriska myndigheterna förband sig också att snarast inkomma med en detaljerad förteckning över de korrigerande åtgärder som vidtagits, inbegripet en tidsplan för när åtgärderna ska vara genomförda och hur de ska kontrolleras. Parallellt med detta har de behöriga myndigheterna i Frankrike, på begäran av lufttrafikföretaget, utvecklat ett initiativ vars syfte är att öka medvetenheten och tillhandahålla utbildning inom ramen för EU:s SAFA-program.
- (13) För att säkra att lufttrafikföretagets säkerhetsprestanda övervakas kontinuerligt uppmanade kommissionen de behöriga myndigheterna i Algeriet att även skicka in månatliga rapporter om den tillsynsverksamhet som de bedriver vad gäller fortsatt luftvärdighet, underhåll och drift beträffande Air Algéries luftfartyg, samt om kontrollerna av genomförandet av den plan med korrigerande åtgärder som ska lämnas in. Kommissionen uppmanar de behöriga myndigheterna i Algeriet att fortsätta sina ansträngningar för att se till att de tillämpliga säkerhetsnormerna iakttas.
- (14) Fram till dess att detta är ett faktum ska medlemsstaterna kontrollera att tillämpliga säkerhetsnormer iakttas genom att man prioriterar rampinspektioner på lufttrafikföretagets luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008 på ett sådant sätt att man säkrar att antalet inspektioner avseende Air Algérie ökar avsevärt. Resultaten av rampinspektionerna kommer sedan att ligga till grund för en ny bedömning i detta ärende under flygsäkerhetskommitténs nästa möte, vilket kommer att äga rum i november 2010.

Air Bangladesh

- (15) Kommissionen har informerat flygsäkerhetskommittén om resultaten av EASA:s resa till Folkrepubliken Bangladesh för att tillhandahålla tekniskt stöd, vilken gjordes till följd av Internationella civila luftfartsorganisationens USOAP-granskning i maj 2009. Internationella civila luftfartsorganisationens USOAP-granskning visade på allvarliga säkerhetsproblem när det gäller drift och certifiering och när det gäller den tillsyn som utövas av Bangladeshs civila luftfartsstyrelse (nedan kallad CAAB). Under resan noterades att CAAB hade gjort tydliga ansträngningar på alla nivåer för att genomföra en plan med korrigerande åtgärder och att man uppvisade en tydlig önskan om att komma till rätta med de säkerhetsproblem som framkommit vid ICAO:s granskning. Kommissionen välkomnar dessa framsteg, men kommer att fortsätta att nära följa hur CAAB framskrider med arbetet att genomföra planen med korrigerande åtgärder för att komma till rätta med de nuvarande säkerhetsbristerna så snart som möjligt.
- (16) Under besöket informerade CAAB också om att ett luftfartyg av typen B747-269B, med registreringsnummer S2-ADT, hade avlägsnats från landets register och om att lufttrafikföretaget Air Bangladesh inte finns längre. CAAB skickade en formell underrättelse om detta till kommissionen den 16 maj 2010.
- (17) Med hänsyn till detta konstateras det på grundval av de gemensamma kriterierna att lufttrafikföretaget ifråga bör strykas från bilaga B.

Blue Wing Airlines

- (18) Det finns styrkta bevis för att lufttrafikföretaget Blue Wing Airlines, som är certifierat i Surinam, uppvisar allvarliga säkerhetsbrister. Bland annat har lufttrafikföretaget haft ett antal olyckor nyligen och säkerhetsbrister har rapporterats från de rampinspektioner som genomförts i medlemsstaterna.
- (19) Blue Wing Airlines hade en olycka där 19 personer omkom den 3 april 2008, en olycka den 15 oktober 2009 som ledde till personsador och ytterligare en olycka den 15 maj 2010 där åtta personer omkom. Det stora antal olyckor som lufttrafikföretaget ifråga har haft under de senaste två åren ger upphov till stora tvivel beträffande säkerheten, men inga lärdomar har kunnat dras från tidigare olyckor då det inte finns några officiella undersökningsrapporter avseende olyckorna.
- (20) Det finns dessutom styrkta bevis för allvarlig bristande överensstämmelse med säkerhetsnormerna i Chicagokonventionen. Den bristande överensstämmelsen framkom vid de rampinspektioner⁽¹⁾ som de behöriga myndigheterna i Frankrike genomförde nyligen inom ramen för SAFA-programmet.

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-818.

- (21) De behöriga myndigheterna i Frankrike (nedan kallade DGAC) har uppmanat de behöriga myndigheterna i Surinam och Blue Wing Airlines att tillhandahålla nödvändiga garantier avseende säkerheten i samband med lufttrafikföretagets flygningar. Eftersom det varken på grundval av svaret från de behöriga myndigheterna i Surinam eller svaret från Blue Wing Airlines har varit möjligt att identifiera grundorsakerna bakom olyckorna eller grundorsakerna till de brister som påvisats vid rampinspektionerna beslutade DGAC att vidta undantagsåtgärder för att införa verksamhetsförbud för Blue Wing Airlines på det franska territoriet från och med den 1 juni 2010 och att omedelbart underrätta kommissionen om detta i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 473/2006.
- (22) Kommissionen inledde omedelbart samråd med de behöriga myndigheterna i Surinam och Blue Wing Airlines i syfte att, vid flygsäkerhetskommitténs möte, fatta brådskande beslut om utvidgning av Frankrikes åtgärder till att omfatta hela Europeiska unionen. Kommissionen och medlemsstaterna hörde Blue Wing Airlines den 25 juni 2010. Lufttrafikföretaget åtföljdes av företrädare för de behöriga myndigheterna i Surinam. Varken svaret från de behöriga myndigheterna i Surinam eller svaret från Blue Wing Airlines gjorde det möjligt att identifiera grundorsakerna bakom olyckorna eller grundorsakerna till de brister som påvisats vid rampinspektionerna och inte heller att förebygga nya olyckor.
- (23) Med tanke på lufttrafikföretagets historia och med tanke på det faktum att det redan tidigare har belagts med verksamhetsförbud i EU ⁽¹⁾, ⁽²⁾ samt det antal allvarliga olyckor som det haft, de säkerhetsbrister som har konstaterats och det faktum att bristerna är återkommande gör att man på grundval av de gemensamma kriterierna måste göra bedömningen att det skulle innebära en allvarlig säkerhetsrisk att låta lufttrafikföretaget fortsätta att flyga i EU och att riskerna inte i tillräcklig mån kan åtgärdas genom de åtgärder som har vidtagits av en medlemsstat i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 2111/2005. Följaktligen bör lufttrafikföretaget Blue Wing Airlines föras upp i bilaga A.
- (25) EASA meddelade att DGCA hade tagit fram en omfattande åtgärdsplan och denna befanns vara godtagbar och godkändes den 29 april 2010. Planen innehåller en rad avhjälpande åtgärder som ska genomföras stegvis fram till slutet av 2011 samt omedelbara åtgärder för att komma till rätta med säkerhetsbristerna.
- (26) Vidare har de behöriga myndigheterna i Italien påbörjat ett omfattande samarbetsprojekt med de behöriga myndigheterna i Albanien, vilket startar i september 2010 och med vilket syftet är att hjälpa myndigheterna i Albanien att bygga upp teknisk och administrativ kapacitet.
- (27) Vid det samråd som den 28 maj 2010 hölls mellan de behöriga myndigheterna i Albanien, EASA och de behöriga myndigheterna i Italien bekräftades att samarbetet är på gång och kommer att löpa i enlighet med planen. En serie åtgärder har vidtagits och dessa innebär redan stora förändringar i förhållande till den tidigare situationen: Det har inrättats en oberoende albansk civil luftfartsstyrelse (nedan kallad ACAA) och denna är operationell sedan maj 2010. Den nyinrättade civila luftfartsstyrelsen har dragit in alla de undantag som luftfartsindustrin beviljats tidigare och den har också gjort klart för lufttrafikföretagen att varje fall av bristande efterlevnad av tillämplig lagstiftning från och med den 1 juni 2010 kommer att innebära verkställighetsåtgärder som indragning, begränsning och återkallelse av de tillstånd som lufttrafikföretagen innehar. ACAA har bjudits in till flygsäkerhetskommittén för att rapportera om omcertifieringen av lufttrafikföretagen.
- (28) ACAA hördes av flygsäkerhetskommittén den 21 juni 2010 och bekräftade då att Belle Air och Albanian Airlines omcertifierats i juni 2010 i enlighet med tillämpliga säkerhetsbestämmelser. ACAA informerade också om att driftstillståndet för Star Airways dragits in. Dessutom förband sig ACAA att för tillfället inte utfärda några fler driftstillstånd.

Lufttrafikföretag från Albanien

- (24) Till följd av de presentationer som de behöriga myndigheterna i Albanien gjorde vid flygsäkerhetskommitténs möte i mars 2010 och i enlighet med bestämmelserna i förordning (EU) nr 273/2010 ⁽³⁾ har kommissionen, biträdd av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA), fortsatt samråden med de behöriga myndigheterna i Albanien i syftet att följa upp resultaten av den omfattande standardiseringsinspektion i Albanien som ägde rum i januari 2010. Den slutgiltiga inspektionsrapporten, som offentliggjordes den 7 mars 2010, avslöjade allvarliga brister inom alla områden och dessa brister krävde omedelbara åtgärder.
- (29) ACAA uppmanas att vidta nödvändiga åtgärder för att se till att den åtgärdsplan som man enats om tillsammans EASA genomförs effektivt och snabbt, och att ACAA därvid prioriterar åtgärder för att åtgärda de brister som innebär säkerhetsrisker om de inte åtgärdas så fort som möjligt. ACAA uppmanas att skynda på arbetet med att utöka sin kapacitet och säkra att det görs tillsyn av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Albanien i enlighet med tillämplig säkerhetslagstiftning och att verkställighetsåtgärder vidtas vid behov.
- (30) ACCA har förbundit sig att regelbundet rapportera om de framsteg som görs i genomförandet av den planen med korrigerande åtgärder. Kommissionen kommer, med bistånd av EASA och medlemsstaterna, att fortsätta att verifiera hur effektiva ACAA:s åtgärder är och säkerhetsprestandan för lufttrafikföretag som är certifierade i Albanien.

⁽¹⁾ Skälen 20–22 i förordning (EG) nr 910/2006 av den 20 juni 2006, EUT L 168, 21.6.2006, s. 17.

⁽²⁾ Skälen 7–8 i förordning (EG) nr 1400/2007 av den 28 november 2007, EUT L 311, 29.11.2007, s. 12.

⁽³⁾ Skälen 55–58 i förordning (EG) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 30.

Luftrafikföretag från Konungariket Kambodja

- (31) De behöriga myndigheterna i Kambodja (nedan kallade SSCA) har rapporterat om ytterligare framsteg i arbetet med att genomföra den plan med korrigerande åtgärder som antogs för att åtgärda de brister som identifierades vid den granskning som ICAO utförde 2007 inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen
- (32) Vid ICAO:s samordnade valideringsbesök (Coordinated Validation Mission-ICVM) som genomfördes mellan den 26 och den 29 oktober 2009 bekräftades att det har gjorts vissa framsteg med att förbättra det bristande genomförandet av ICAO:s normer, vilket hade konstaterats i oktober 2009, och att genomförandet 2009 låg på 58 % jämfört med 71% under 2007. Vid besöket påpekades också att landet måste se till att man fortsätter att genomföra de korrigerande åtgärderna, särskilt vad gäller organisationen av SSCA och utökandet av dess kapacitet.
- (33) SSCA rapporterade att de återstående luftrafikföretag som certifierats i Kambodja hade fått sina driftstillstånd indragna eller återkallade. Bland annat löfte driftstillståndet för Helicopter Cambodia ut den 15 oktober 2009 och förnyades inte. Driftstillståndet för Sokha Airlines återkallades den 27 oktober 2009. Driftstillståndet för Angkor Airways och PMT Air återkallades den 21 april 2010. ICAO har därför strukit punkten om allvarliga säkerhetsproblem vad gäller luftrafikföretag som licensieras i Konungariket Kambodja ⁽¹⁾.
- (34) SSCA informerade också om att det sedan januari 2009 pågår ett omcertifieringsförfarande för Siem Reap International Airways, vars driftstillstånd har dragits in. SSCA uppgav att luftrafikföretaget hade ytterligare fyra månader på sig att avsluta omcertifieringsförfarandet, och att om förfarandet misslyckas, kommer luftrafikföretagets driftstillstånd att återkallas. Med hänsyn till att situationen är osäker vad gäller Siem Reap International Airways och på grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att detta luftrafikföretag även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.
- (35) Kommissionen noterar de verkställighetsåtgärder som SSCA har vidtagit hittills och de framsteg som har gjorts när det gäller genomförandet av den plan med korrigerande åtgärder som syftar till att åtgärda de brister som ICAO identifierat och kommissionen är beredd att stödja uppbyggnaden av de kambodjanska behöriga myndigheternas kapacitet genom riktat tekniskt stöd.

Luftrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

- (36) Alla luftrafikföretag som certifierats i Demokratiska republiken Kongo är belagda med totalt verksamhetsförbud i EU och uppförda i bilaga A. Kommissionen har fått information om att de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo har beviljat driftstillstånd till luftrafikföretaget Congo Express. Kommissionen har

vänt sig till de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo för att få bekräftat att uppgiften stämmer. Myndigheterna har inte besvarat förfrågan.

- (37) Då det inte finns några bevis för att det skulle ha förekommit några förändringar vad gäller den kapacitet som de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo har för att se till att det görs tillsyn av att samtliga luftrafikföretag som beviljas driftstillstånd i landet iakttar gällande säkerhetsnormer gör kommissionen, på grundval av de gemensamma kriterierna, bedömningen att Congo Express bör föras upp i bilaga A.

Luftrafikföretag från Republiken Gabon

- (38) På begäran av kommissionen genomförde EASA en resa till Gabon mellan den 11 och den 15 januari 2010 för att tillhandahålla tekniskt stöd. Rapporten från resan, som färdigställdes den 6 april 2010, visar att de behöriga myndigheterna i Gabon (nedan kallade ANAC) arbetar med att åtgärda de brister som ICAO identifierade i maj 2007 inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen. Rapporten visar emellertid också att det är nödvändigt att fortsätta uppbyggnaden av ANAC:s kapacitet genom att myndigheten ges en adekvat budget och genom att det rekryteras och utbildas kvalificerade inspektörer, samt att det är nödvändigt att säkra att det fortsättningsvis görs ordentlig tillsyn av luftrafikföretag som licensieras i Gabon. I rapporten ingår en plan, som utarbetats i samarbete med ANAC, i vilken man fastställer de åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för arbetet med att åtgärda de brister som identifierats av ICAO. Enligt planen kommer arbetet med att genomföra de nödvändiga åtgärderna inte att kunna avslutas förrän i början av 2011.
- (39) De behöriga myndigheterna i Gabon (ANAC), har begärt att bli hörda av flygsäkerhetskommittén för att presentera vilka framsteg som gjorts hittills. Kommittén hörde ANAC den 21 juni 2010. ANAC informerade om att man för närvarande håller på att se över lagstiftningen på området och bland annat arbetar med att omarbota luftfartslagen, vilken kommer att antas den 31 december 2010. Dessutom arbetar man med att ta fram ett omfattande paket med luftfartsbestämmelser, som kommer att träda kraft stegvis fram till 2011. ANAC rapporterade om ytterligare framsteg i arbetet med att bygga upp myndighetens kapacitet. Bland annat har nya inspektörer anställts och sju av dessa håller på att ackrediteras. Vidare har ANAC rapporterat att det gjorts framsteg när det gäller tillsynen av luftrafikföretagen och när det gäller genomförandet av gällande säkerhetslagstiftning, vilket bland annat bevisas genom det faktum att SCD Aviation fick sitt driftstillstånd indraget den 16 oktober 2009, genom de varningar som utfärdats för luftrafikföretagen Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport och SN2AG och genom de böter som man ålagt luftrafikföretagen Allegiance och Sky Gabon. Vissa av de identifierade bristerna är så pass många och av en sådan art att det kan komma att krävas fler verkställighetsåtgärder, om luftrafikföretagen underlåter att tillämpa gällande säkerhetsnormer.

⁽¹⁾ Skäl 12 i förordning (EG) nr 1131/2008 av den 14 november 2008, EUT L 306, 15.11.2009, s. 48.

- (40) Afrijet Business Services, som är licensierat i Gabon, har begärt att bli hört av flygsäkerhetskommittén. Lufttrafikföretaget önskar få de nuvarande begränsningarna på ett luftfartyg av typen Falcon 900B med registreringsnummer TR-AFR upphävida, och har också lämnat i en skriftlig förfrågan om detta. Lufttrafikföretaget lämnade garantier för att driften och underhållet av luftfartyget sker i enlighet med gällande säkerhetsnormer och detta bekräftades av ANAC. Följaktligen görs, på grundval av de gemensamma kriterierna, bedömningen att det inte finns något skäl att begränsa Afrijet Business Services användning av luftfartyget av typen Falcon 900B med registreringsnummer TR-AFR och att luftfartyget ifråga bör läggas till bland de luftfartyg i bilaga B med vilka lufttrafikföretaget får bedriva trafik i EU.
- (41) Det har hittills inte inkommit några uppgifter till kommissionen som skulle kunna bekräfta att övriga lufttrafikföretag som är upptagna i gemenskapsförteckningen eller de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa lufttrafikföretag skulle ha vidtagit lämpliga korrigerande åtgärder. 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).
- (42) Kommissionen välkomnar de framsteg som har gjorts när det gäller genomförandet av planen för korrigerande åtgärder, vars syfte är att åtgärda de brister som identifierats av ICAO, och när det gäller att bygga upp gabonska behöriga myndigheternas kapacitet. Kommissionen är beredd att understödja arbetet, bland annat i form av ett besök på plats för att se vilka framsteg som görs, så snart den rättsliga ramen har införts.
- Lufttrafikföretag från Republiken Indonesien**
- (43) Indonesiens behöriga myndigheter (DGCA) har rapporterat att stora framsteg har gjorts för att lösa de problem som ICAO fastställde vid sin granskning i februari 2007 inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme). Vid ICAO:s besök (*Coordination and Validation Mission, ICVM*) som genomfördes i augusti 2009 konstaterades det att avsevärda framsteg hade gjorts i och med att det bristande genomförandet av ICAO:s standarder hade minskat till 20 %. Den 19 mars 2010 rapporterade DGCA till ICAO att de återstående korrigerande åtgärderna hade genomförts.
- (44) DGCA informerade om hur deras luftsäkerhetstillsyn har förbättrats. Budgeten har ökat kraftigt 2009 och 2010, och 25 nya flyginspektörer och 8 inspektörer av säkerheten i kabinen har anställts, samtidigt som man har fått omfattande teknisk assistans av ICAO och Australiens och Nederländernas luftfartsmyndigheter. Detta har lett till att bestämmelserna om civil luftfartssäkerhet (*Civil Aviation Safety Regulations, CASR*) har kunnat uppdateras ytterligare och att tillsynen av fler lufttrafikföretag har kunnat stärkas.
- (45) DGCA begärde att få bli hörda av flygsäkerhetskommittén för att få de nuvarande restriktionerna upphävida för följande tre lufttrafikföretag: Indonesia Air Asia, Metro Batavia och Lion Air. De yttrade sig i detta sammanhang skriftligt och muntligt den 22 juni 2010.
- (46) Indonesia Air Asias och DGCA:s redogörelser bekräftade att detta lufttrafikföretag certifierats på nytt den 30 september 2009 i enlighet med CASR, och att företaget är föremål för en lämplig tillsyn av DGCA. DGCA bekräftade att lufttrafikföretaget till fullo iakttar gällande säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Indonesia Air Asia bör strykas från bilaga A.
- (47) Metro Batavias och DGCA:s redogörelser bekräftade att även detta lufttrafikföretag certifierats på nytt den 30 september 2009 i enlighet med CASR, och att företaget är föremål för en lämplig tillsyn av DGCA. DGCA bekräftade att lufttrafikföretaget till fullo iakttar gällande säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Metro Batavia bör strykas från bilaga A.
- (48) Av Lion Airs redogörelse framgick det att flygtrafikföretaget, som för närvarande har en flotta på 50 luftfartyg, har varit utsatt för 2 olyckor och 2 allvarliga tillbud sedan 2004. Företaget har inte tillhandahållit tillräcklig information om dessa olyckor och tillbud och om vad som orsakat dem, och man har inte heller visat att lämpliga åtgärder vidtagits för att undvika fler olyckor och tillbud, särskilt med tanke på att flottan kommer att utökas betydligt under de närmaste åren. Det har dessutom inte kunnat fastställas att DGCA har utövat lämplig tillsyn över verksamheten, eftersom det inte finns några uppgifter om påpekanden i samband med över 100 flyginspektioner under 2009 och 2010. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Lion Air även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.
- (49) Kommissionen har fram till nu inte fått några uppgifter om att övriga lufttrafikföretag som är uppförda på gemenskapsförteckningen har vidtagit lämpliga korrigerande åtgärder. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag även fortsättningsvis bör omfattas av verksamhetsförbud (bilaga A).

- (50) Kommissionen uppmuntrar de insatser och framsteg som Indonesiens behöriga myndigheter har gjort för att på ett varaktigt sätt avhjälpa säkerhetsbristerna.

Luftrafikföretag från Filippinerna

- (51) I enlighet med förordning (EU) nr 273/2010⁽¹⁾ har kommissionen fortsatt samråden med de behöriga myndigheterna i Filippinerna (nedan kallade CAAP) om de åtgärder som dessa har vidtagit för att förbättra luftfartssäkerheten i Filippinerna och se till att de tillämpliga säkerhetsnormerna iakttas.
- (52) De behöriga myndigheterna i Filippinerna har informerat om att de har inlett en serie åtgärder, som bland annat inbegriper en omarbetning av de nuvarande tillämpningsföreskrifterna och förordningarna (denna förväntas vara klar i slutet av 2010), ytterligare uppbyggnad av CAAP:s kapacitet genom att kvalificerade inspektörer som för närvarande arbetar för ICAO inom ramen för projektet för tekniskt stöd, (som beräknas vara slutfört i slutet av 2010), överförs till CAAP, och genom att man anställer mer personal. Vidare kommer man att genomföra nya granskningar och omcertifiering för alla luftrafikföretag, även avseende de luftrafikföretag som CAAP certifierade före mars 2010. Dessutom kommer man att utarbeta planer för kontinuerlig övervakning av samtliga luftrafikföretag och att stärka de verkställighetsåtgärder som vidtas vid identifierade säkerhetsbrister.
- (53) CAAP har informerat om att man den 19 mars 2010 drog in driftstillståndet för Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), ett luftrafikföretag som hade fortsatt att bedriva trafik utan någon adekvat certifiering från de behöriga myndigheterna i Filippinerna.
- (54) Luftrafikföretaget Interisland Airlines Inc., som certifierades av CAAP den 16 mars 2010, drabbades av en allvarlig olycka den 21 april 2010. Luftfartyget omfattades av luftrafikföretagets driftstillstånd och var av typen Antonov 12BP, med registreringsnummer UP-AN216. CAAP gjorde en utredning av olyckan och beslutade den 23 april 2010 att dra in driftstillståndet för Interisland Airlines Inc, och luftrafikföretaget ställde därefter in all trafik. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Interisland Airlines Inc. bör utgå ur bilaga A.
- (55) Luftrafikföretaget Philippine Airlines har begärt att bli hört av flygsäkerhetskommittén för att rapportera om den senaste utvecklingen. Luftrafikföretaget hördes den 22 juni 2010. Luftrafikföretaget meddelade att det genomgått ett omfattande förfarande för omcertifiering via CAAP, att alla korrigerande åtgärder har avslutats och att

ett nytt driftstillstånd hade utfärdats den 17 juni 2010. Emellertid var det inte möjligt att på plats verifiera detta eftersom omcertifieringsprocessen avslutats ganska nyligen och de styrkande handlingarna lämnats in sent.

- (56) Luftrafikföretaget Cebu Pacific Airlines begärde att bli hört av flygsäkerhetskommittén för att rapportera om den senaste utvecklingen. Luftrafikföretaget hördes den 22 juni 2010. Luftrafikföretaget meddelade att det genomgått ett omfattande förfarande för omcertifiering via CAAP, att man höll på med att genomföra de nödvändiga korrigerande åtgärderna, men att vissa säkerhetsproblem fortfarande var olösta. Trots detta hade ett nytt driftstillstånd utfärdats den 7 juni 2010, med begränsningar i form av förbud för transport av farligt gods och bestämmelser om precisionsinflygningar för ATR-72-flottans kategori II. Emellertid gjorde det faktum att de styrkande handlingarna lämnats in sent och att vissa säkerhetsproblem fortfarande var olösta att det inte var möjligt att verifiera situationen på plats som det var tänkt.
- (57) Det allvarliga säkerhetsproblem som ICAO identifierade vid sin USOAP-granskning i oktober 2009 och som meddelats alla medlemmar av Chicagokonventionen och som påverkar tillsynen av luftrafikföretag som är licensierade i Filippinerna⁽²⁾ har fortfarande inte åtgärdats. CAAP informerade om att man lämnat in en omfattande åtgärdsplan till ICAO, vars syfte är att åtgärda de brister som ICAO har identifierat. CAAP underlät emellertid att skicka en kopia av planen och av ICAO:s bedömning av den. CAAP informerade också om att Filippinerna inte kommer att kunna ansöka om någon översyn av den nuvarande klassificeringen hos Förenta staternas luftfartsmyndighet FAA före sista kvartalet 2010.
- (58) Kommissionen välkomnar de åtgärder som de behöriga myndigheterna har vidtagit för att reformera luftfartssystemet i Filippinerna. I väntan på att man faktiskt vidtar lämpliga korrigerande åtgärder för att ta itu med de allvarliga säkerhetsbrister som Förenta staternas luftfartsmyndighet FAA och ICAO påpekat anser kommissionen på grundval av de gemensamma kriterierna att de behöriga myndigheterna i Filippinerna i dagsläget inte kan tillämpa och genomföra nödvändiga säkerhetsnormer när det gäller de luftrafikföretag som faller under deras myndighetskontroll. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att alla luftrafikföretag som är licensierade i Filippinerna, förutom Interisland Airlines Inc, även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.
- (59) Kommissionen är beredd att understödja Filippinernas ansträngningar, bland annat genom ett kontrollbesök i samarbete med ICAO, medlemsstaterna och EASA, om möjligt före nästa möte i flygsäkerhetskommittén. Syftet med ett sådant kontrollbesök är att kontrollera de framsteg som CAAP har gjort, inbegripet vad gäller luftrafikföretagens säkerhetsprestanda.

⁽¹⁾ Skäl 74–87 i förordning (EU) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 33.

⁽²⁾ ICAO:s påpekande OPS/01.

Iran Air

- (60) I enlighet med förordning (EU) nr 273/2010⁽¹⁾, genomförde kommissionen tillsammans med EASA och i samarbete med medlemsstaterna ett kontrollbesök i Islamiska republiken Iran mellan den 29 maj och den 3 juni 2010 för att kontrollera att de korrigerande åtgärder som de behöriga myndigheterna (nedan kallade CAO-IRI) och Iran Air hade förbundit sig att genomföra verkligen genomförts på ett tillfredsställande sätt.
- (61) Under kontrollbesöket kunde CAO-IRI bevisa att man har infört ett tillsynssystem för luftfartssektorn som överensstämmer med vad som krävs enligt ICAO:s dokument 8335 - *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (handledning för förfaranden för drifttillsyn, certifiering och fortsatt tillsyn). Dessutom hade myndigheten åtgärdat en tidigare identifierad brist avseende förfarandena för uppföljning av granskningar genom att man antagit ett trenivåsystem för klassificering av identifierade brister som gör det möjligt för myndigheten att utan dröjsmål ta itu med allvariga säkerhetsfrågor. Myndigheten visade också att man vidtagit åtgärder för att komma till rätta med de iranska lufttrafikföretagens säkerhetsproblem, särskilt Iran Air.
- (62) När det gäller luftvärdighet och underhåll av luftfartyg kunde man emellertid konstatera ett flertal brister i CAO-IRI:s tillsyn av Iran Air, bland annat bristande övervakning av underhållsprogrammen och minimiutrustningslistorna, vilket leder till att det finns risk för att man inte upptäcker misstag som lufttrafikföretaget gör.
- (63) CAO-IRI kunde inte heller tillhandahålla någon konsoliderad förteckning över incidenter som drabbat Iran Airs flygningar och det är därför inte möjligt att göra någon övergripande bedömning av lufttrafikföretagets säkerhetsprestanda. CAO-IRI kunde dock bevisa att man gör ingående utredningar av alla större incidenter och utfärdar rekommendationer.
- (64) Vid kontrollbesöket noterades att CAO-IRI har en stark vilja att införa moderna metoder för säkerhetsstyrning och att man gjort avsevärda framsteg under de senaste sex månaderna. Kontrollteamet noterade också att CAO-IRI har en öppen, samarbetsvillig och konstruktiv inställning när det gäller att komma till rätta med bristerna i myndighetens förfaranden.
- (65) När det gäller Iran Air visar rapporten på avsevärda brister i förvaltningen av luftvärdighet och underhåll. Grundläggande fel hade gjorts när det gäller underhållsprogrammen och detta hade lett till att man missat brister i förhållande till programmen för säkerhetsutrustning ombord på Airbus A-320-flottan och fraktfartyget Boeing 747-200. Vidare hade brister i underhållssystemet för Airbus A-320-flottan gjort att utestående säkerhetsproblem inte åtgärdats inom den fastställda tiden. Dessutom skedde ingen övervakning av flygdata för Airbus A-320-flottan och den omfattning i vilken det samlas in flygdata för övriga flottor är väldigt liten. I rapporten anges dessutom att lufttrafikföretaget inte klarar av att åtgärda grundläggande brister för att säkra fortsatt luftvärdighet för sina luftfartyg. Detta gäller särskilt förvaltningen av luftfartyg av typerna Airbus A320, Boeing 727 och Boeing 747.
- (66) Rapporten tar emellertid också upp att det gjorts tydliga framsteg när det gäller Iran Airs system för kvalitets- och säkerhetsstyrning, särskilt tack vare användningen av flygbolagsinriktade säkerhetskontroller och tack vare det säkerhetsråd som inrättats, med lufttrafikföretagets verkställande direktör som ordförande. Säkerhetsrådets uppgift är att samordna och övervaka arbetet med att genomföra goda säkerhetsnormer inom de avdelningar som har hand om den faktiska driften. Kontrollteamet noterade också att det råder har en öppen och samarbetsvillig inställning när det gäller att komma till rätta med de identifierade säkerhetsbristerna och att lufttrafikföretaget är villigt att införa moderna metoder för säkerhetsstyrning.
- (67) Iran Air har gjort framställningar till flygsäkerhetskommittén och har lämnat in uppgifter om en plan med korrigerande åtgärder med vilken syftet är att åtgärda de problem som konstaterades vid besöket på plats.
- (68) De rampinspektioner som medlemsstaterna har gjort inom ramen för SAFA-programmet under de senaste 14 månaderna visar på en stadig förbättring av prestandan. Emellertid får luftfartygen av typen A-320 avsevärt sämre resultat än lufttrafikföretagets övriga luftfartyg.
- (69) Mot bakgrund av de konstaterade bristerna när det gäller fortsatt luftvärdighet och underhåll, samt resultaten av SAFA-inspektionerna, konstateras, på grundval av de gemensamma kriterierna, att alla luftfartyg av typerna A-320, Boeing B-727, Boeing B-747100-serien, Boeing B-747200-serien och Boeing B-747-SP om omfattas av Iran Airs driftstillstånd inte bör få tillåtas att bedriva flygverksamhet på Europeiska unionen, och att luftfartygen ifråga bör föras upp i bilaga B. Lufttrafikföretaget bör tillåtas att flyga till Europeiska unionen under förutsättning att verksamheten begränsas sig till nuvarande nivå (frekvenser och destinationer) och bedrivs med de luftfartyg som är tillåtna enligt bilaga B.
- (70) Kommissionen kommer att fortsätta att noggrant övervaka Iran Airs resultat. Mot bakgrund av den situation som råder beträffande de iranska behöriga myndigheternas tillsyn uppmanar flygsäkerhetskommittén kommissionen att intensifiera samråden med myndigheterna i syfte att finna hållbara lösningar på de identifierade säkerhetsbristerna. Kommissionen uppmanar därför CAO-IRI att sända in månatliga rapporter om de kontroller som görs av genomförandet av planen med korrigerande åtgärder och tillhandahålla information om all tillsyn som görs avseende fortsatt luftvärdighet och underhåll, samt om alla andra åtgärder som CAO-IRI vidtar beträffande Iran Air.

⁽¹⁾ Skäl 49 i förordning (EG) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 29.

(71) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att Iran Air uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Lufttrafikföretag från Ryssland

(72) Rysslands behöriga myndigheter informerade vid sitt möte den 22 juni 2010 flygsäkerhetskommittén om att de vidtagit en rad åtgärder för att förbättra tillsynen över vissa lufttrafikföretag efter det att man den 6 maj fått uppgifter från kommissionen om att det vid rampinspektioner framförts ett ökat antal påpekanden rörande säkerheten.

(73) Myndigheterna upplyste bl.a. om att de hade fattat beslut om att lufttrafikföretaget YAK Service från och med den 18 maj 2010 inte längre tillåts trafikera ECAC-ländernas luftrum. Skulle det emellertid visa sig att detta beslut inte tillämpas har kommissionen rätt att vidta lämpliga åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005 i fråga om detta lufttrafikföretag.

(74) Precis som vid tidigare uppdateringar av förordning (EG) nr 474/2006 upplyste de ryska behöriga myndigheterna också flygsäkerhetskommittén om att man vid den löpande tillsynen av luftvärdigheten för luftfartyg i deras register ändrat sitt beslut av den 25 april 2008, så att 13 ryska lufttrafikföretag inte längre får trafikera Europeiska unionen med sina luftfartyg inom ramen för driftstillståndet. Dessa luftfartyg var inte utrustade för internationella flygningar enligt ICAO-normerna (saknade TAWS/E-GPWS) och/eller deras luftvärdighetscertifikat hade gått ut och/eller inte förnyats. Flygsäkerhetskommittén fick därmed en förteckning över alla luftfartyg med driftstillstånd i Ryssland, och med därtill hörande utrustning. På grundval av dessa uppgifter får följande luftfartyg inte flyga till, inom eller från Europeiska unionen, eftersom de inte är utrustade med den utrustning som ICAO kräver enligt bilaga 6:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 och RA-85682 som för närvarande drivs av andra lufttrafikföretag som har certifierats i Ryssland.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 och RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 och RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 och RA-88300; Yak-42D: RA-42437; alla (22) helikoptrar av typen Kamov Ka-26 (registrering okänd); alla (49) helikoptrar

av typen Mi-8 (registrering okänd); alla (11) helikoptrar av typen Mi-171 (registrering okänd); alla (8) helikoptrar av typen Mi-2 (registrering okänd); alla (1) helikoptrar av typen EC-120B: RA-04116.

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

e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartyg av typen TU-154M RA-85682 tidigare på Krasnoyarsky Airlines drifttillstånd, vilket drogs in 2009, används nu av ett annat lufttrafikföretag som är certifierat i Ryssland.

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 (registrering okänd); alla Antonov An-24 (registrering okänd); alla An-2 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mi-2 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mi-8 (registrering okänd).

h) Siberia Airlines: Tupolev – inget luftfartyg.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alla Tupolev TU-134A inbegripet: RA-65065 och RA-65102; alla Antonov AN-24RV inbegripet: RA-46625 och RA-47818; luftfartygen av typen AN24RV med registrering RA-46625 och RA-47818 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (luftfartyg RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 och RA-85432 är för närvarande inte i trafik av finansiella skäl).

k) UTAir: Tupolev TU-154M: 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 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; alla (1) TU-134B: RA-65726; alla (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (för närvarande inte i trafik av finansiella skäl), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 och RA-88280; alla helikoptrar av typen Mil-26: (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mil-10: (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mil-8 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen AS-355 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen BO-105 (registrering okänd); luftfartyg av typen AN-24B: RA-46388, luftfartyg RA-46267 och RA-47289 och luftfartyg av typen AN-24RV RA-46509, RA-46519 och RA-47800 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, luftfartyg RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 och RA-65555 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; Ilyushin IL-18: luftfartyget RA_75454 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 och RA-88200 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.
- (75) För att förbättra samarbetet med kommissionen och medlemsstaterna bad flygsäkerhetskommittén de ryska behöriga myndigheterna att dels utse en kontaktpunkt för all kommunikation med flygsäkerhetskommitténs ledamöter i frågor som rör resultaten av rampinspektioner som genomförts hos ryska lufttrafikföretag på flygplatser i EU och hos EU:s lufttrafikföretag på flygplatser i Ryssland, dels arbeta för en ökad öppenhet genom utbyte av säkerhetsdata.
- (76) Inom ramen för det förbättrade samarbetet samt för att säkerställa klarhet angående rättsläget och ett ändamålsenligt genomförande av åtgärder för att utesluta lufttrafikföretag och luftfartyg som inte uppfyller de relevanta säkerhetsnormerna, enades man om att de ryska behöriga myndigheterna tillsammans med kommissionen och medlemsstaterna ska se över Europeiska kommissionens och dessa myndigheters gemensamma beslut av den 24 april 2008 före flygsäkerhetskommitténs nästa möte. Flygsäkerhetskommittén förklarade sig beredd att utvärdera de framsteg som görs vid nästa möte och vid behov be kommissionen att lägga fram nödvändiga åtgärder inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005.
- (77) Under tiden ska medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att tillämpliga säkerhetsnormer iakttas genom att man prioriterar rampinspektioner på lufttrafikföretagens luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008 på ett

sådant sätt att man säkrar att antalet inspektioner avseende ryska lufttrafikföretag ökar avsevärt. Resultaten av rampinspektionerna kommer sedan att ligga till grund för en ny bedömning av deras arbete under flygsäkerhetskommitténs nästa möte, vilket kommer att äga rum i november 2010.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

- (78) Trots kommissionens uppmaning har det hittills inte inkommit några uppgifter som styrker att bristerna fullt ut åtgärdats av övriga lufttrafikföretag som är uppförda på EU:s förteckning som uppdaterades den 30 mars 2010 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).
- (79) 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 offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

Utfärdad i Bryssel den 5 juli 2010

För kommissionen,
på ordförandens vägnar
DacianCILOȘ
Ledamot av kommissionen

BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED TOTALT
VERKSAMHETSFÖRBUD I EU ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungariket Kambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänt	VRB	Republiken Rwanda
Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, däribland			Republiken Angola
AEROJET	015	Okänd	Republiken Angola
AIR26	004	DCD	Republiken Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	003	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
ALADA	005	RAD	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
HELIMALONGO	011	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
PHA	019	Okänd	Republiken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Okänd	Republiken Angola
SAL	013	Okänd	Republiken Angola
SERVISAIR	018	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	014	SOR	Republiken Angola
Alla luftrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, däribland		—	Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	Okänd	Republiken Benin

⁽¹⁾ Luftrafikföretag 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 luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AFRICA AIRWAYS	Okänt	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Okänd	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTATP-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/ MDCTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla luftrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, däribland			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo
Alla luftrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i Demokratiska republiken Kongo (RDC), däribland		—	Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/ 09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/ 08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/ 08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/ 08	Okänd	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	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/ 09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/ 08	CER	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Okänd	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	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, däribland			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänt	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, däribland			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Okänt	CEL	Ekvatorialguinea
EGAMS	Okänt	EGM	Ekvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Ekvatorialguinea
GETRA-GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänt	Okänd	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, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia and Metro Batavia, däribland			Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänd	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänd	Republiken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Okänd	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänd	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	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Okänd	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 AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänd	Republiken Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänd	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänd	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	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänd	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänd	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, som uppförts i bilaga B, däribland,			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	Okänt	Okänd	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	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR FLAMINGO	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Okänt	Okänd	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	Okänd	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiken Kazakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiken Kazakstan
BERKUT KZ	Okänt	Okänd	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	Okänd	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
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	Okänd	Republiken Kazakstan
KAZAVIA	Okänt	KKA	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	Okänt	KZS	Republiken Kazakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiken Kazakstan
NAVIGATOR	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Okänt	KOV	Republiken Kazakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	Okänt	Okänd	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	Okänd	Republiken Kazakstan
TYAN SHAN	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Okänt	JTU	Republiken Kazakstan
ZHERSU AVIA	Okänt	RZU	Republiken Kazakstan
ZHEZKAZGANAIR	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, däribland			Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	Okänt	AAZ	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
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
KYRGYZSTAN AIRLINE	Okänt	KGA	Republiken Kirgizistan
MAX AVIA	33	MAI	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
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 luftrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter		—	Liberia
Alla luftrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, däribland			Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
Alla luftrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, däribland			Republiken Filippinerna
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Okänd	Republiken Filippinerna
Air Philippines CORPORATION	2009006	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Okänd	Republiken Filippinerna
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Okänd	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Okänd	Republiken Filippinerna
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Okänd	Republiken Filippinerna
BEACON	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Okänd	Republiken Filippinerna
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Okänd	Republiken Filippinerna
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Okänd	Republiken Filippinerna
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Okänd	Republiken Filippinerna
CM AERO	4AN2000001	Okänd	Republiken Filippinerna
CORPORATE AIR	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Okänd	Republiken Filippinerna
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Okänd	Republiken Filippinerna
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Okänd	Republiken Filippinerna
HUMA CORPORATION	2009014	Okänd	Republiken Filippinerna
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND AVIATION	2009009	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Okänd	Republiken Filippinerna
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Okänd	Republiken Filippinerna
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Okänd	Republiken Filippinerna
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Okänd	Republiken Filippinerna

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Okänd	Republiken Filippinerna
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Okänd	Republiken Filippinerna
WORLD AVIATION, CORP.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
YOKOTA AVIATION, INC.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
ZENITH AIR, INC.	2009012	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Okänd	Republiken Filippinerna
Alla luftrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, däribland	—	—	São Tomé och Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Okänd	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	Okänd	São Tomé och Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé och Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Okänd	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	Okänd	São Tomé och Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé och Príncipe
Alla luftrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, däribland	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänd	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	Okänd	Sierra Leone
Alla luftrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter			Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS	Okänt		Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	Okänt		Republiken Sudan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
MARSLAND COMPANY	Okänt		Republiken Sudan
ATTICO AIRLINES	Okänt		Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Okänt		Republiken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Okänt		Republiken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Okänt		Republiken Sudan
BADER AIRLINES	Okänt		Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	Okänt		Republiken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Okänt		Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Okänt		Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Okänt		Republiken Sudan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndighet, däribland	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänt	SZL	Swaziland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, däribland			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I EU ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Tu-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	Demokratiska folkrepubliken Korea
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50; 2 luftfartyg av typen Falcon 900;	Hela flottan förutom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFJ	Republiken Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom: 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 förutom: 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 SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan förutom: LET 410 UVP	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336)	Komorererna
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan förutom: TR-LHP	Republiken Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 14 luftfartyg av typen A300, 8 luftfartyg av typen A310 och 1 luftfartyg av typen B737,	Hela flottan förutom: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX	Islamiska republiken Iran

⁽¹⁾ Luftrafikföretag 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 luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL601; 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: 3 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, 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 det specifika luftfarkost som anges för sin trafik inom Europeiska unionen.

(²) Air Astana får endast använda det specifika luftfarkost som anges för sin trafik inom Europeiska unionen.

(³) Gabon Airlines får endast använda det specifika luftfarkost som anges för sin trafik inom Europeiska unionen.

(⁴) Iran Air får trafikera Europeiska unionen med det specifika luftfartyget på de villkor som anges i skäl 69 i denna förordning.