

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 619/2009**av den 13 juli 2009****om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

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

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättas en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 ⁽²⁾ över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen.
- (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 gemenskapen eller beslut om att ändra villkoren i verksamhetsförbud för lufttrafikföretag som redan finns med i gemenskapsförteckningen.
- (4) Kommissionen har gett lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter och att inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse inför

kommissionen och den flygsäkerhetskommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart ⁽³⁾.

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

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

EG-lufttrafikföretag

- (7) Till följd av information från Safa-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EG-lufttrafikföretag samt från områdesspecifika inspektioner och granskningar som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa korrigerande åtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerats om dessa åtgärder: behöriga grekiska myndigheter rapporterade att driftstillståndet för lufttrafikföretaget EuroAir Ltd hade dragits in den 8 maj 2009; behöriga svenska myndigheter rapporterade att driftstillståndet för lufttrafikföretaget Nordic Airways AB ("Regional") hade dragits in den 23 januari 2009 och för lufttrafikföretaget Fly Excellence AB den 31 mars 2009.

One Two Go Airlines och Orient Thai Airlines*One Two Go Airlines*

- (8) Den 8 april 2009 informerade behöriga thailändska myndigheter (Thai DCA – den civila luftfartsmyndigheten i Thailand) kommissionen om att man dragit in lufttrafikföretaget One Two Go:s driftstillstånd. Trots att One Two Go överklagat denna indragning bekräftade Thai DCA den 4 maj 2009 att man stod fast vid detta beslut.
- (9) Med beaktande av att One Two Go förlorat sitt driftstillstånd, och att dess operativa licens således inte kan anses vara giltig, betraktas One Two Go på grundval av de gemensamma kriterierna inte längre som ett lufttrafikföretag enligt definitionen i artikel 2 i förordning (EG) nr 2111/2005 och bör således strykas från bilaga A.

⁽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.

Orient Thai Airlines

- (10) Enligt bestämmelserna i kommissionens förordning (EG) nr 298/2009 av den 8 april 2009 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen ⁽¹⁾ har den civila luftfartsmyndigheten i Thailand (Thai DCA) tillhandahållit kommissionen information om i vilken utsträckning som Orient Thai:s avhjälpande åtgärder varit effektiva samt om de åtgärder som Thai DCA vidtagit för att åtgärda de säkerhetsbrister som tidigare konstaterats och som ledde till att Orient Thai:s luftfartyg av typen MD-80 belades med flygförbud under 75 dagar fram till den 7 oktober 2008.

- (11) Med hänvisning till dessa uppgifter finner kommissionen att inga ytterligare åtgärder krävs.

Ukrainska lufttrafikföretag*Den övergripande säkerhetstillsynen av ukrainska lufttrafikföretag*

- (12) Efter att förordning (EG) nr 298/2009 antagits besökte en EU-expertgrupp den 25–29 maj 2009 Ukraina för att kontrollera i vilken utsträckning den handlingsplan som lämnats in av behöriga ukrainska myndigheter genomförts i syfte att förbättra tillsynen av och säkerheten hos de två lufttrafikföretag, Ukraine Cargo Airways och Ukrainian Mediterranean Airlines, som belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen. För att kontrollera det sätt på vilket Ukrainas statliga luftfartsförvaltning utför sin tillsyn träffade EU-expertgruppen två lufttrafikföretag – South Airlines och Khors Air Company, som flyger till gemenskapen och varit föremål för rampinspektioner i gemenskapen och i andra ECAC-länder.
- (13) Ukrainas statliga luftfartsförvaltning har inte nämnvärt förbättrat genomförandet av sin handlingsplan. Samtliga åtgärder (12/12) som fastställs av Ukrainas statliga luftfartsförvaltning i den handlingsplan som lades fram den 31 maj 2008 för att förbättra tillsynen återstår fortfarande att genomföra. Ingen certifiering har skett enligt de krav som Ukrainas statliga luftfartsförvaltning tillkännagjorde, relevant lagstiftning har inte antagits och de avhjälpande åtgärderna kommer inte att ha slutförts förrän tidigast i juli 2011 och i vissa fall först 2015.
- (14) Problemen med genomförandet av handlingsplanen sammanhänger direkt med Ukrainas komplicerade rättsystem som inte gör det möjligt att klart fastställa vilka standarder som tillämpas för att godkänna luftfartyg och operatörer samt om huruvida de verkligen överensstämmer med vad som fastställs i civila luftfartsorganisationens (ICAO) bilagor. Detta bekräftades vid mötena med de fyra operatörerna.

- (15) Av besöksrapporten framgår även att behöriga ukrainska myndigheter inte har tillräckligt många kompetenta medarbetare för att kunna utföra erforderlig tillsyn (luftvärldighets- och driftskontroller) av de 74 innehavarna av driftstillstånd. Man kunde inte fullständigt redogöra för genomförandet av den fortlöpande tillsynsverksamheten, och de efterföljande kommentarerna från behöriga ukrainska myndigheter bringade ingen klarhet i dessa frågor. En ingående genomgång av det system som tillämpas av behöriga ukrainska myndigheter för utfärdande av driftstillstånd ger vid handen att detta system inte klart fastställer vilka bestämmelser/standarder som gäller för certifiering. Vidare finns inga klara uppgifter om exakt vilken flotta som erhållit tillstånd för att bedriva verksamhet och exakt vilka slags tillstånd de fått.

- (16) Behöriga ukrainska myndigheter kommenterade inte dessa påståenden på ett sådant sätt att man kunde ta tillbaka de påpekanden som gjordes i samband med besöket. De olika avhjälpande åtgärder som myndigheterna aviserat måste noggrant följas upp och kontinuerligt utvärderas även mot bakgrund av resultaten från det besök som USOAP genomförde i juni 2008. Till följd av besöket lade behöriga ukrainska myndigheter även fram en ny plan för avhjälpande åtgärder vars genomförande beror på om en ny luftfartslagstiftning antas planenligt 2010. Följaktligen kommer antagandet av olika tillämpningsföreskrifter inte att slutföras förrän under andra hälften av 2011 för flygplanstrafik, slutet av 2012 för certifiering av flygbesättningar och slutet av 2015 för fortsatt luftvärdighet.

- (17) Mot bakgrund av vad som konstaterades i samband med besöket och de redogörelser som gavs vid flygsäkerhetskommitténs möte den 1 juli 2009 kommer kommissionen även fortsättningsvis att ingående följa genomförandet av dessa åtgärder och samarbeta med behöriga ukrainska myndigheter för att bistå dem i arbetet med att förbättra tillsynen och ta itu med bristerna i efterlevnaden. Medlemsstaterna kommer dessutom genom att prioritera rampinspektioner på luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag som är godkända i Ukraina att systematiskt kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 351/2008 ⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

- (18) Efter antagandet av förordning (EG) nr 298/2009 uppmanades Motor Sich JSC Airlines att lägga fram all relevant information, däribland avhjälpande åtgärder, i syfte att åtgärda sådana brister som tidigare påpekats. Behöriga ukrainska myndigheter lämnade information med redogörelse för de åtgärder som vidtagits i fråga om lufttrafikföretagets driftstillstånd. Motor Sich tillhandahöll dokumentation den 4 juni 2009 med uppgifter om att företaget gjort en analys av de grundläggande orsakerna och tagit fram avhjälpande åtgärder för att råda bot på alla säkerhetsbrister. Analysen och de avhjälpande åtgärderna godkändes av behöriga ukrainska myndigheter. Företaget skickade även den 15 juni en skrivelse omfattande

⁽¹⁾ EUT L 95, 9.4.2009, s. 16.

⁽²⁾ EUT L 109, 19.4.2008, s. 7.

avhjälpande åtgärder till behöriga franska myndigheter som utfört en inspektion⁽¹⁾ av luftfartyget AN-12 (UR-11819). Enligt planen för avhjälpande åtgärder har lufttrafikföretagets handböcker och dokumentation (driftshandbok och flyghandbok) ändrats så att de överensstämmer med ICAO:s standarder och därmed möjliggör erforderliga flygförberedelser.

- (19) Att utbilda piloter och besättning är dock inte tillräckligt för att garantera att ändrade handböcker och ändrade förfaranden tillämpas på ett effektivt sätt så att det stora antalet ändringar omfattas. Kommissionen har dessutom inte erhållit någon information från behöriga ukrainska myndigheter som påvisar att genomförandegraden kontrolleras och att åtgärderna verkligen slutförs så att de säkerhetsbrister som upptäckts åtgärdas på ett hållbart sätt.
- (20) Kommission anser mot bakgrund av dessa påpekanden och på grundval av de gemensamma kriterierna att lufttrafikföretaget Motor Sich i dagsläget inte uppfyller erforderliga säkerhetsstandarder och således även fortsättningsvis bör förtecknas i bilaga A.

Ukraine Cargo Airways

- (21) Efter att förordning (EG) nr 298/2009 antagits besökte en EU-expertgrupp Ukraine Cargo Airways den 27 maj 2009. Av besöksrapporten framgår att Ukraine Cargo Airways (UCA) flotta reducerats avsevärt under det senaste året. Den har minskat från 20 luftfartyg i början av 2008 (tio IL-76, tre AN-12, tre AN-26, tre MIL-8 helikoptrar och ett Tupolev Tu-134) till 4 luftfartyg då besöket ägde rum (två IL-76, ett AN-12 och ett AN-26). Av de fyra luftfartyg som har driftstillstånd är endast ett, ett IL-76 (UR-UCC) i luftvärdigt skick. Luftvärdighetsbeviset för övriga tre luftfartyg med driftstillstånd har löpt ut. Lufttrafikföretaget uppgav att alla övriga luftfartyg inte längre var luftvärddiga och inte är i trafik.
- (22) Enligt rapporten har Ukraine Cargo Airways gjort stora framsteg i fråga om genomförandet av den handlingsplan för avhjälpande åtgärder som lades fram för kommissionen den 1 april 2008. Av planerade 22 åtgärder har 19 uppgetts vara genomförda och avslutade. Säkerhetspolicy och dokumentationen har setts över och förbättrats. En intern avdelning för säkerhetsinspektioner har inrättats. Luftfartygens tekniska skick har förbättrats. Utbildningen av besättningen har setts över och förbättrats. Emellertid har tre åtgärder som föreslagits i planen för avhjälpande åtgärder inte vidtagits. Den allvarligaste är avsaknaden av syrgasmasker av snabbt applicerbar typ för IL-76, AN-12 och AN-26, vilket enligt ICAO:s bestämmelser krävs för flygning över en viss höjd.
- (23) I rapporten påpekas även allvarliga säkerhetsbrister när det gäller flygverksamheten, utbildningen, kontrollen, fortsatt luftvärdighet och underhåll. Vidare är kvalitetsstyrningssystemet bristfälligt eftersom det inte finns några

garantier för att de brister som fastställts vid den interna granskningen eller som behöriga ukrainska myndigheter konstaterat verkligen åtgärdas eller kontrolleras innan ärendet avslutas. Dessutom finns det ingen garanti för att brister analyseras fortlöpande. Dessa påpekanden väcker frågor om huruvida de avhjälpande åtgärder som införts av Ukraine Cargo Airways är hållbara efter det att verksamhetsförbud införts.

- (24) Företaget uppmanades att yttra sig. Den 10 juni 2009 tillhandahöll Ukraine Cargo Airways dokumentation avseende de brister som påpekats vid besöket. Av de 16 påpekanden som gjordes till följd av besöket kunde ett avföras efter att dokumentationen granskats. I fråga om två påpekanden rörande driftshandboken och driftstillståndet uppgav företaget att man lämnat in ändringar av driftshandboken till behöriga ukrainska myndigheter för godkännande och begärt en begränsning av den tillåtna flygnivån i driftstillståndet för luftfartygen AN-12 (UR-UCN) och AN-26 (UR-UDM).
- (25) Kommissionen fick ingen information om ett godkännande av de ändringar (begränsningar) som Ukraine Cargo Airways begärt. Företaget begärde att få framföra sina synpunkter och lämnade en redogörelse för kommissionen och flygsäkerhetskommittén den 1 juli med uppgift om att av de totala 51 avhjälpande åtgärderna återstod fortfarande 15 att genomföra, vilket skulle vara klart i slutet av augusti 2009, varefter behöriga ukrainska myndigheter skulle utföra sin kontroll. Kommissionen förbehöll sig rätten att kontrollera detta lufttrafikföretags genomförande av de avhjälpande åtgärderna.
- (26) Kommission anser mot bakgrund av dessa påpekanden och på grundval av de gemensamma kriterierna att Ukraine Cargo Airways i dagsläget inte uppfyller erforderliga säkerhetsstandarder och således även fortsättningsvis bör förtecknas i bilaga A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (27) Efter att förordning (EG) nr 298/2009 antagits besökte en EU-expertgrupp lufttrafikföretaget den 28 maj 2009. Rapporten ger vid handen att Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) har väsentligt förbättrat sitt dokumentationssystem som genomgått en total översyn. En säkerhetsavdelning har inrättats och en kontaktpunkt för Safa-inspektioner har utsetts. Utbildningen har setts över och förbättrats. UMAir hävdar att man slutfört genomförandet av planen för avhjälpande åtgärder och att behöriga ukrainska myndigheter utfört sin kontroll. Kontrollgruppen har dock konstaterat att en del brister kvarstår när det gäller vissa avhjälpande åtgärder. De avhjälpande åtgärder som vidtagits av UMAir i fråga om DOI (Dry Operating Index) förefaller inte att tillämpas på ett korrekt sätt för alla typer av luftfartyg som har driftstillstånd. Vissa avhjälpande åtgärder som avser brister som konstaterats vid Safa-inspektionen åtgärdas inte systematiskt, vilket gäller bland annat fastställande av de grundläggande problemen (oljeläckage i motorn, saknade skruvar, prestandabegränsningar i MEL).

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564.

- (28) Vidare påpekades avsevärda säkerhetsbrister när det gäller driften, fortsatt luftvärdighet, underhåll och teknik. Det finns inget klart förfarande som ska tillämpas av besättning ombord på UMAir-flygningar om det inträffar motorfel under flygning (drift-down). I driftshandboken föreskrivs inte heller något förfarande för rapportering av att en nödsituation föreligger när den förväntade/beräknade bränslereserven vid landning beräknas ligga under miniminivån. Vidare fanns det inga belägg för att ett av luftfartygen (UR-CFF) och dess motor uppfyllde kraven i luftvärdighetsdirektivet. Samtidigt fann man flera brister avseende luftfartyg av typen DC-9 och MD 83. Reglerna i korrosionsskyddsprogrammet och kontrollprogrammet (CPCP, fastställande av korrosionsnivå och regler för rapportering) följs inte heller. När det gäller lufttrafikföretagets kvalitetssystem fastställde EU-teamet i sin rapport att man inte kunde påvisa att alla underhållsaspekter och flygdriftsförfaranden kontrolleras kontinuerligt. De åtgärder som vidtas beaktar inte alltid de grundläggande problemen och det finns inte något övergripande system för att följa upp de brister som ännu inte åtgärdats (intern och extern granskning samt påpekanden om brister från ukrainska SAA).
- (29) Företaget uppmanades att lämna synpunkter. UMAir lade fram en plan för avhjälpande åtgärder som godkännts av behöriga ukrainska myndigheter vid flygsäkerhetskommitténs möte den 1 juli 2009. Planen för avhjälpande åtgärder har utarbetats i syfte att ta itu med de säkerhetsbrister som konstaterades vid besöket. Lufttrafikföretagets redogörelse erbjöd dock inte någon lösning på de påpekanden som gjordes i samband med besöket framför allt när det gäller fortsatt luftvärdighet. Kommissionen förbehöll sig rätten att kontrollera detta lufttrafikföretags genomförande av de avhjälpande åtgärderna.
- (30) Kommission anser mot bakgrund av dessa påpekanden och på grundval av de gemensamma kriterierna att lufttrafikföretaget i dagsläget inte uppfyller erforderliga säkerhetsstandarder och således även fortsättningsvis bör förtecknas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Republiken Kazakstan

- (31) Det finns klara belägg för att den myndighet som ansvarar för säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan saknar förmåga att tillämpa relevanta säkerhetsstandarder och se till att de efterlevs, vilket framgår av resultaten av den granskning som ICAO utförde inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP).
- (32) Efter USOAP:s granskning av Kazakstan, som genomfördes i april 2009, påpekade ICAO för alla parter som är anslutna till Chicagokonventionen att det föreligger allvarliga säkerhetsbrister när det gäller säkerhetstillsynen av

lufttrafikföretag och luftfartyg som är registrerade i Kazakstan, dels i fråga om flygtrafiken⁽¹⁾ och dels när det gäller luftvärdigheten⁽²⁾. Det certifieringsförfarande som tillämpas i Kazakstan för utfärdande av driftstillstånd inkluderar inte alla tillämpliga bestämmelser i ICAO:s bilaga 6. De flesta driftstillstånden har utfärdats utan medverkan av kvalificerade luftvärdighetsinspektörer. Följande punkter utgör inte en del av certifieringsförfarandet: inlämning av underhållsprogram, översyn av minimiutrustningslista (MEL), krav på fortsatt luftvärdighet för utfärdande av specifika driftstillstånd som Etops och CAT III. Vidare har flertalet luftvärdighetsbevis utfärdats utan teknisk kontroll av flygplanet och återkommande inspektioner av luftfartyg har inte genomförts av behöriga kazakstanska myndigheter. De planer för avhjälpande åtgärder som myndigheterna lade fram ansåg ICAO inte vara tillräckliga eftersom de inte innehåller några exakta tidsangivelser för omedelbart genomförande av avhjälpande åtgärder för att råda bot på de allvarliga säkerhetsbristerna.

- (33) Mot bakgrund av de två stora säkerhetsbrister som ofientliggjorts kort efter ICAO:s besök och i Safa-rapporten har kommissionen inlett samråd med behöriga kazakstanska myndigheter och därvid uttryckt allvarlig oro över driftssäkerheten för de lufttrafikföretag som har tillstånd i Kazakstan och begärt klargöranden om de åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna för att åtgärda de problem som påpekats av ICAO och i Safa-rapporten.
- (34) Behöriga kazakstanska myndigheter skickade in dokumentation under perioden 5–29 juni och gjorde en presentation inför flygsäkerhetskommittén den 30 juni 2009. Behöriga kazakstanska myndigheter informerade kommissionen och flygsäkerhetskommittén i samband med en presentation den 30 juni 2009 om att man upprättat en plan för avhjälpande åtgärder för att ta itu med de brister som rapporterats av ICAO samt att man inlett första etappen av genomförandet som innebär att ICAO:s säkerhetsföreskrifter sannolikt kommer att kunna efterlevas i juni 2010. När det gäller de två allvarliga säkerhetsbrister som rapporterats av ICAO förväntas de inte kunna lösas förrän i december 2009. Behöriga kazakstanska myndigheter har även informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om att de kommer att lägga fram kvartalsrapporter om hur genomförandet av de avhjälpande åtgärder som ICAO föreslagit fortskrider.
- (35) Vidare har behöriga kazakstanska myndigheter förklarat att man totalt utfärdat 69 driftstillstånd samt att man vidtagit åtgärder för att den 1 april 2009 dra in eller upphäva 11 av dessa. Det råder emellertid fortfarande osäkerhet om vilka genomförandeåtgärder som vidtagits för att ta itu med de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO påpekat eftersom de indragningar/upphävanden som behöriga kazakstanska myndigheter presenterat beslutades innan ICAO USOAP-granskningen genomfördes. Det

⁽¹⁾ ICAO:s påpekande OPS/01.

⁽²⁾ ICAO:s påpekande AIR/01.

finns således inga bevis för att driftstillstånd faktiskt har upphävts och vissa driftstillstånd som skulle ha upphävts från och med den 1 april 2009 anges gälla den 1 juni 2009. Därutöver uppgav behöriga kazakstanska myndigheter att enligt kazakstansk lag kan ett luftfartyg idag samtidigt användas av flera operatörer och således finns det inga klara uppgifter om vilken enhet som ansvarar för luftvärdigheten och driften av ifrågavarande luftfartyg.

- (36) Lufttrafikföretaget Berkut State Airline som har godkänts i Kazakstan begärde att få framföra sina synpunkter till kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 30 juni 2009. I samband med detta kunde Berkut State Airline inte lägga fram någon övergripande handlingsplan som garanterar efterlevnaden av säkerhetsbestämmelserna eller bringa klarhet i fråga om risken för förväxling med lufttrafikföretaget BEK Air, som tidigare kallades för Berkut Air, och som sedan april 2009 är uppfört i bilaga A. Berkut State Airline uppgav även att man avsåg att upphöra med kommersiell trafik och sluta använda gamla luftfartyg.

- (37) Behöriga kazakstanska myndigheter har inte lagt fram någon information om de tillstånd som lufttrafikföretaget BEK Air, tidigare kallat Berkut Air, innehar och om genomförandet av avhjälpande åtgärder som rör de säkerhetsbrister som ledde till att lufttrafikföretaget förtecknades i bilaga A i april 2009. Vidare har man inte belagt att korrigerande åtgärder vidtagits.

- (38) Behöriga kazakstanska myndigheter informerade flygsäkerhetskommittén om att det fanns ytterligare ett tredje lufttrafikföretag kallat Berkut KZ. Emellertid kunde man inte tillhandahålla någon information om de tillstånd som detta lufttrafikföretag innehar.

- (39) Lufttrafikföretaget SCAT, som godkänts av Kazakstan, begärde i sista stund att få framföra sina synpunkter till kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 30 juni 2009. I samband med denna presentation förklarade SCAT att vissa av deras luftfartyg, som Yak 42 med registreringsnummer UP-Y4210, även används av andra lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstan och således finns det inga klara uppgifter om vilken enhet som ansvarar för luftvärdigheten och driften av ifrågavarande luftfartyg. Vidare kunde varken SCAT eller behöriga kazakstanska myndigheter lägga fram bevis för att den fortsatta luftvärdigheten och underhållet av luftfartygen av typen Boeing B-737-522 och B-757-204, som är registrerade i Litauen (registreringsnummer: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB och LY-FLG) tillgodoses i enlighet med tillämplig europeisk lagstiftning.

- (40) Kommissionen är medveten om de ansträngningar som görs för att reformera det civila luftfartssystemet i Kazakstan och om de första åtgärder som vidtagits för att ta itu med de säkerhetsbrister som rapporterats av ICAO. På grundval av de gemensamma kriterierna och i väntan på att man på ett effektivt sätt ska vidta erforderliga avhjälpande åtgärder för att ta itu med de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO påpekat anser kommissionen att behöriga kazakstanska myndigheter i dagsläget inte kan tillämpa och genomföra nödvändiga säkerhetsstandarder när det gäller de lufttrafikföretag som faller under deras myndighetskontroll. Därför bör samtliga lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstan beläggas med verksamhetsförbud och således förtecknas i bilaga A, med undantag för lufttrafikföretaget Air Astana.

Air Astana

- (41) Lufttrafikföretaget Air Astana som är godkänt i Kazakstan begärde att få framföra sina synpunkter till kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 30 juni 2009. I samband med denna presentation redogjorde Air Astana för en omfattande serie avhjälpande åtgärder och för en analys av de grundläggande problemen i syfte att ta itu med det stora antalet säkerhetsbrister som påpekats av Tyskland⁽¹⁾, Nederländerna⁽²⁾, Förenade kungariket⁽³⁾ och andra ECAC-länder⁽⁴⁾ i samband med de rampinspektioner som genomförts inom ramen för Safa-programmet. När det gäller säkerhetsituationen är alla Air Astanas luftfartyg registrerade utanför Kazakstan (Aruba). Behöriga myndigheter i Aruba ansvarar för tillsynen av de luftfartyg som ingår i Air Astanas flotta i enlighet med bestämmelserna i bilagorna 1 och 8 till Chicagokonventionen samt bilaga 6 när det gäller fortsatt luftvärdighet.

- (42) Med hänsyn till vad som sagts ovan är det inte nödvändigt att föra upp Air Astana i bilaga A. Emellertid, med beaktande av resultaten från de rampinspektioner⁽⁵⁾ som nyligen genomförts vid gemenskapens flygplatser inom ramen för Safa-programmet och medlemsstaternas åtagande att ytterligare öka antalet rampkontroller på de luftfartyg som Air Astana använder för flygtrafik till gemenskapen anser kommissionen att det är nödvändigt att införa särskild kontroll av Air Astanas flygverksamhet till gemenskapen enligt strikta villkor. Därför bör Air Astanas flygtrafik begränsas till nuvarande nivå och de luftfartyg som används idag. På grundval av de gemensamma kriterierna och enligt dessa villkor bör Air Astana förtecknas i bilaga B.

⁽¹⁾ LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

⁽²⁾ CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

⁽³⁾ CAA-UK-2008-187.

⁽⁴⁾ DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.

⁽⁵⁾ LBA/D-2009-332.

Lufttrafikföretag från Zambia

(43) Efter att det zambiskregistrerade lufttrafikföretaget *Zambian Airways* flygverksamhet ställdes in i januari 2009 och att ICAO konstaterat allvarliga säkerhetsbrister i februari 2009 efter USOAP:s kontrollbesök för att granska flygplanstrafiken, certifieringen och de zambiska civila luftfartsmyndigheternas tillsyn begärde kommissionen i april 2009 information från dessa myndigheter för att följa upp genomförandet av de avhjälpande åtgärder som syftar till att ta itu med dessa brister. Det allvarligaste säkerhetsproblemet är att Zambias civila luftfartsmyndighet (DCA) har utfärdat tjugoen flygtillstånd till kommersiella lufttrafikföretag, varav vissa har tillstånd att utföra internationella flygningar. Dessa flygtillstånd avser snarare ekonomiska än säkerhetsrelaterade frågor. Dessa flygtillståndsinnehavare bedriver internationell flygtrafik trots att de drifts- och luftvärdighetskontroller som erfordras innan ett driftstillstånd utfärdas inte har utförts. I rapporter från Zambias civila luftfartsmyndighet (DCA) konstateras säkerhetsbrister utan några förslag om hur de ska åtgärdas.

(44) Den information som tillhandahölls i maj 2009 av de zambiska myndigheterna innehåller inga uppgifter om de brådskande avhjälpande åtgärder som är nödvändiga för att komma till rätta med de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO uppmärksammat. Det finns ingen plan och inga förfaranden för certifiering, inga regler eller bestämmelser som fastställer de krav för certifiering som ICAO fastställer i bilaga 6 till Chicagokonventionen. Det finns inte heller något som tyder på begränsningar av de zambiska flygtillstånden och ingen dokumentation som ligger till grund för det certifieringsförfarande som ICAO kräver i bilaga 6.

(45) Den kompletterande dokumentation som behöriga zambiska myndigheter skickade in den 1 juni 2009 ger inga belägg för att det driftstillstånd (Z/AOC/001/2009) som utfärdades den 29 maj 2009 till *Zambezi Airlines*, som är godkänt i Zambia, överensstämmer med ICAO:s bestämmelser och för att man tagit itu med säkerhetsbristerna. De säkerhetsbrister som uppmärksammats av ICAO kvarstår.

(46) Mot bakgrund av dessa påpekanden om brister och med hänsyn till den potentiella risk som denna situation kan utgöra när det gäller säkerheten hos sådana lufttrafikföretag som är godkända i Zambia och bedriver internationell verksamhet anser kommissionen, på grundval av de gemensamma kriterierna, att alla zambiskregistrerade lufttrafikföretag ska förtecknas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Republiken Indonesien

(47) Det indonesiska Generaldirektoratet för civil luftfart (DGCA) har tillhandahållit kommissionen underlag som bekräftar att lufttrafikföretagen *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines* och *Ekspres Transportasi Antarbenua* (med firmanamnet *PremiAir*) tilldelades nytt

driftstillstånd den 10 juni 2009 enligt Indonesiens nya bestämmelser om civil luftfartssäkerhet (Civil Aviation Safety Regulations, CASR). Lufttrafikföretagen *Garuda* och *Airfast* har tilldelats nya driftstillstånd som är giltiga i två år efter att ha genomgått en övergripande granskning och ett nytt certifieringsförfarande. Flygbolagen *Mandala* och *Premi Air* har genomgått en granskning som begränsats till de nya kraven enligt nya CASR.

(48) På begäran av det indonesiska DGCA har en EU-expertgrupp genomfört ett faktainsamlingsbesök i Indonesien den 15–18 juni 2009 för att kontrollera om tillsynsverksamheten idag utförs på ett fullständigt sätt och om den har uppgraderats för att möjliggöra en adekvat uppföljning av de brister som påpekats av DGCA i fråga om indonesiska lufttrafikföretag. Inom ramen för denna utvärdering besökte man även två lufttrafikföretag (*Mandala Airlines*, och *Premi Air*) för att kontrollera det indonesiska DGCA:s förmåga att säkerställa säkerhetstillsynen i överensstämmelse med gällande standarder (nya CASR).

(49) Detta besök gav vid handen att effektiviteten i den tillsyn som DGCA utför av de fyra nämnda lufttrafikföretagen, i kombination med ett nytt certifieringsförfarande, säkerställer att de nya bestämmelserna efterlevs och att den därmed kan betraktas som adekvat. Tillsynssystemet har förbättrats för att möjliggöra erforderlig uppföljning av de påpekanden som DGCA framfört i fråga om indonesiska lufttrafikföretag. DGCA har utvecklat ett system för att på ett effektivt sätt kunna hantera information om tillsynsverksamhet och kan således spåra uppgifter om det datum då en brist senast ska vara åtgärdad och när den faktiskt åtgärdades samt uppgifter om eventuell förlängning som DGCA beviljat.

(50) Vidare drog man den 25 mars 2009 tillbaka skillnaderna i förhållande till bilaga 6 till Chicagokonventionen, som DCGA meddelat ICAO den 20 februari 2009 och som kunnat få negativa konsekvenser för de indonesiska lufttrafikföretagens säkerhet. Efter att DGCA gjort en ny teknisk översyn skickades den 28 maj 2009 ett nytt meddelande med smärre skillnader till ICAO. ICAO:s standarder kommer således att tillämpas av indonesiska lufttrafikföretag från och med den 30 november 2009. Dessa nyligen antagna standarder tillämpas emellertid redan av lufttrafikföretagen *Garuda*, *Mandala*, *PremiAir* och *Airfast* sedan den 10 juni 2009 – det datum då deras nya driftstillstånd utfärdades.

(51) DGCA begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 30 juni 2009. DGCA har informerat kommissionen om att luftfartyget av typen *Embraer EMB-120* med registrering *PK-RJC*, som *Premi Air* har i trafik, för närvarande inte är utrustat med TCAS, vilket krävs enligt nya CASR, och att installation kommer att vara slutförd senast den 30 november 2009. Denna information är klart föreskriven i lufttrafikföretagets driftstillstånd, vilket framgår av EU-gruppens rapport.

- (52) På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att den nuvarande nivån på effektiviteten i DGCA:s tillsynsverksamhet möjliggör ett adekvat upprätthållande och iakttagande av gällande säkerhetsnormer när det gäller de fyra lufttrafikföretag som genomgått ett nytt certifieringsförfarande: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines och Ekspres Transportasi Antarbenua (med firmanamnet Premiair). Dessa fyra lufttrafikföretag bör således strykas från bilaga A. Alla övriga indonesiska lufttrafikföretag bör i dagsläget stå kvar i bilaga A. Kommissionen kommer att upprätthålla nära kontakter med de behöriga myndigheterna i Indonesien efter det att övriga indonesiska lufttrafikföretag fått ny certifiering.
- (53) De behöriga myndigheterna i Indonesien har också till kommissionen överlämnat en uppdaterad förteckning över lufttrafikföretag med driftstillstånd. Utöver de fyra nämnda lufttrafikföretagen finns följande lufttrafikföretag som är godkända i Indonesien: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport och Eastindo. Gemenskapsförteckningen bör uppdateras i enlighet med detta och dessa lufttrafikföretag bör förtecknas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Republiken Angola

TAAG Angola Airlines

- (54) Behöriga myndigheter i Angola (INAVIC) har underrättat kommissionen om att lufttrafikföretaget TAAG Angola Airlines efter ett nytt tillståndsförfarande tilldelats ett nytt driftstillstånd den 28 maj 2009 i enlighet med angolanska lufttrafikbestämmelser (AASR).
- (55) På begäran av behöriga myndigheter i Angola (INAVIC) och av lufttrafikföretaget TAAG Angola Airlines genomförde en EU-expertgrupp ett faktainsamlingsbesök i Angola den 8–11 juni 2009. Vid besöket bekräftades att avsevärda framsteg gjorts för att följa ICAO:s standarder. INAVIC hade åtgärdat 66 % av de brister som påpekats i samband med ett tidigare faktainsamlingsbesök i februari 2008 och TAAG 75 % av bristerna. Angola har antagit nya flygsäkerhetsbestämmelser i enlighet med ICAO:s standarder och dess flaggskepp TAAG har godkänts i enlighet med det nya regelverket.
- (56) TAAG begärde att få framföra sin synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 1 juli 2009 med medverkan av INAVIC. Lufttrafikföretaget informerade även kommittén om att den genomgått en IOSA-granskning i maj 2009 varvid enbart ett fåtal brister påtalats och att alla dessa brister åtgärdats senast den 29 juni 2009.
- (57) Lufttrafikföretaget tillhandahöll flygsäkerhetskommittén övertygande bevis för att ytterligare åtgärder vidtagits efter besöket och för att man gått vidare med att åtgärda återstående brister. Man redogjorde även för omfattande åtgärder som lett till att mer än 90 % av bristerna nu är åtgärdade. Övriga brister håller på att åtgärdas. Emellertid kunde TAAG inte bekräfta att flygningar som utförs med luftfartyg av typen B-747 och B-737-200 omfattas av den erforderliga övervakningen av flyguppgifter.
- (58) De portugisiska myndigheterna underrättade flygsäkerhetskommittén om att man förklarat sig beredd att bistå behöriga myndigheter i Angola med att förbättra säkerhetstillsynen av TAAG för att detta lufttrafikföretag ska kunna bedriva flygverksamhet till Portugal. Flygsäkerhetskommittén informerades om att de portugisiska myndigheterna skulle godkänna flygtrafik som bedrivs med vissa luftfartyg efter att ha genomfört inspektioner i Angola före avgång och rampinspektioner i Portugal efter landning. De behöriga myndigheterna i Angola bekräftade att de godtagit att man med hjälp av de portugisiska myndigheterna före avgång genomför rampinspektioner i Luanda av alla luftfartyg som TAAG använder i flygtrafik till Lissabon. De behöriga myndigheterna i Portugal kommer att genomföra rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet av samtliga flygningar som utförs av TAAG.
- (59) På grundval av de gemensamma kriterierna gör man följaktligen bedömningen att TAAG, som ett första steg, ska strykas från bilaga A och förtecknas i bilaga B förutsatt att lufttrafikföretaget inte utför mer än tio flygningar per vecka från Luanda till Lissabon med luftfartyg av typen Boeing B-777 med registrering D2-TED, D2-TEE och D2-TEF. Dessa flygningar får endast genomföras efter det att de angolanska myndigheterna har utfört rampinspektioner av luftfartygen före varje avgång från Angola och efter att de portugisiska myndigheterna genomfört rampinspektioner i Portugal av varje luftfartyg. Detta är en temporär lösning och kommissionen kommer att se över situationen på grundval av all tillgänglig information och i synnerhet mot bakgrund av en utvärdering från behöriga portugisiska myndigheter.

Den övergripande säkerhetstillsynen av angolanska lufttrafikföretag

- (60) I samband med det faktainsamlingsbesök som genomfördes i Angola den 8–11 juni 2009 konstaterades att driftstillstånd utfärdats till lufttrafikföretagen PHA och SERVIS-AIR utan att de varit föremål för ett riktigt certifieringsförfarande. Dessa två driftstillstånd har visserligen dragits in temporärt av INAVIC med hänvisning till de gemensamma kriterierna. Kommissionen anser dock att motsvarande lufttrafikföretag bör förtecknas i bilaga A.

(61) Kommissionen har noterat att INAVIC håller på med ett nytt certifieringsförfarande för 18 lufttrafikföretag som förväntas vara slutfört i slutet av 2010 och uppmuntrar INAVIC att beslutsamt fullfölja detta förfarande med beaktande av eventuella säkerhetsbrister som konstateras i detta sammanhang. Kommissionen noterar att INAVIC vidtagit korrigeringar åtgärder mot vissa driftstillståndsinnehavare eftersom 6 av 19 tillstånd tillfälligt dragits in.

(62) Kommissionen anser att i väntan på att INAVIC ska genomföra ett helt nytt tillståndsförfarande för lufttrafikföretag, i full överensstämmelse med Angolas nya flygsäkerhetsbestämmelser, bör på grundval de gemensamma kriterierna dessa lufttrafikföretag även fortsättningsvis uppföras i bilaga A.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Lufttrafikföretaget SN2AG som godkänts av Gabon begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén för att påvisa att den flygtrafik som utförs med luftfartyg av typen Challenger CL601 med registrering TR-AAG och av typen HS-125-800 med registrering ZS-AFG är i överensstämmelse med gällande standarder och att detta var fallet den 1 juli 2009. Kommissionen noterade att företaget har inlett en ytterligare omstrukturering och en rad förbättringar genom sin åtgärdsplan för att försöka uppnå överensstämmelse med internationella flygsäkerhetsstandarder. Kommissionen konstaterade vidare att behöriga myndigheter i Gabon i februari 2009 granskade SN2AG inför en nytt certifieringsförfarande och att företaget tilldelades ett nytt driftstillstånd i februari 2009.

(64) Behöriga myndigheter i Gabon (ANAC) redogjorde den 1 juli 2009 inför flygsäkerhetskommittén även för de framsteg man gjort när det gäller att förbättra strukturen och personalsituationen. De förklarade att man nu har de nödvändiga kvalificerade resurserna för att tillgodose tillsynen av detta lufttrafikföretags verksamhet och underhåll i enlighet med ICAO:s bestämmelser. Detta har bekräftats av ICAO:s experter som bistår Gabon med tillsynen fram till mars 2010.

(65) På grundval av de gemensamma kriterierna har man därför gjort bedömningen att SN2AG uppfyller erforderliga säkerhetsstandarder enbart för den flygverksamhet som bedrivs med luftfartyg av typen Challenger CL601 med registrering TR-AAG och typen HS-125-800 med registrering ZS-AFG. Således bör SN2AG beläggas med driftsrestriktioner för resten av flottan och flyttas över från bilaga A till bilaga B.

Egypt Air

(66) Det finns bevis för ett flertal säkerhetsbrister hos Egypt Air, som godkänts i Egypten. Dessa brister har konstaterats i samband med 75 inspektioner som genomförts

sedan januari 2008 huvudsakligen av Österrike, Frankrike, Tyskland, Italien, Nederländerna och Spanien samt andra ECAC-länder i samband med rampinspektioner som utförts inom ramen för Safa-programmet. Dessa brister, som konstaterats vid ett flertal tillfällen (totalt 240 brister varav 91 av kategori 2 och 69 av kategori 3) väcker farhågor om systematiska säkerhetsbrister.

(67) Kommissionen inledde den 25 maj 2009, mot bakgrund Safa-rapporterna, formella samråd med behöriga myndigheter i Egypten (ECAA) varvid man uttryckte allvarlig oro för säkerhetsaspekterna kring detta lufttrafikföretags flygverksamhet och uppmanade Egypt Air och de behöriga myndigheterna att i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005 vidta åtgärder för att ta itu med de konstaterade säkerhetsbristerna på ett tillfredsställande sätt.

(68) Företaget lämnade in omfattande dokumentation den 10, 16, 17, 19 och 26 juni 2009. Enligt den dokumentation som tillhandahölls hade man vidtagit eller avsåg att vidta avhjälpande åtgärder efter rampinspektionerna och genomfört en analys av de grundläggande orsakerna i syfte att ta fram långsiktiga lösningar. Företaget begärde att muntligt få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket också skedde den 30 juni 2009.

(69) Med hänvisning till de allvarliga brister som vid upprepade tillfällen konstaterats när det gäller den fortsatta luftvärdigheten, underhållet, flygverksamheten och säkerheten för lasten ombord har kommissionen begärt att behöriga myndigheter i Egypten ska skicka rapporter varje månad om uppföljningen av genomförandet av planerna för avhjälpande åtgärder tillsammans med övriga rapporter om kontroller av Egypt Air som myndigheterna kommer att utföra. Kommissionen bör även få en rapport om den slutgiltiga kontroll som genomförs av behöriga myndigheter i Egypten i slutet av denna period. Dessa resultat ska delges kommissionen tillsammans med den behöriga myndighetens rekommendationer.

(70) Egypt Air och behöriga myndigheter i Egypten har tillstyrkt att en EU-expertgrupp gör ett besök för att kontrollera genomförandet av planen för avhjälpande åtgärder. Kommissionen uppmanade Egypt Air att utan dröjsmål lägga fram förslag om en hållbar lösning av de olika bristerna. Om detta inte sker blir det nödvändigt att vidta erforderliga åtgärder. På grundval av detta gör man i dagsläget bedömningen att Egypt Air inte ska förtecknas i bilaga A.

(71) Medlemsstaterna ska se till att antalet inspektioner av Egypt Air intensifieras för att man ska ha tillräckligt underlag för att göra en ny utvärdering av detta företag i samband med nästa möte i flygsäkerhetskommittén som kommer att äga rum i november 2009.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (72) Behöriga myndigheter i Ryska federationen informerade kommissionen den 11 juni om att de ändrat sitt beslut av den 25 april 2008. Detta beslut innebar förbud, vid flygning till gemenskapen, mot användning av de 13 ryska luftfartyg, som vid den tidpunkten inte var utrustade enligt ICAO:s standarder och alltså inte berättigade att utföra internationell flygtrafik eftersom de inte var utrustade med nödvändig TAWS/E-GPWS-utrustning. Vissa luftfartyg som belades med flygförbud genom beslutet av den 25 april 2008 har därefter utrustats på ett sådant sätt att de kan utföra internationella flygningar. Driftstillstånden och driftsspecifikationerna för dessa lufttrafikföretag har ändrats och anpassats till dessa ändringar.
- (73) Enligt detta nya beslut får följande luftfartyg inte flyga till, inom eller från gemenskapen:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 och RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant-Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 och RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 och RA-88300; Yak-40K: RA-21505 och RA-98109; Yak-42D: RA-42437; alla (22) helikoptrar 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-85307, RA-85494 och RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: Detta lufttrafikföretags driftstillstånd har dragits in. När det gäller de 2 luftfartyg av typen TU-154M som tidigare flög för Krasnoyarsky Airlines, flyger RA-85682 idag för ett annat lufttrafikföretag som är godkänt i Ryska federationen, medan luftfartyg RA-85683 för närvarande inte är i drift.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, 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 TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 och RA-85690.
 - i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alla Tupolev TU-134A inbegripet: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 och RA-65973; alla Antonov AN-24RV inbegripet: RA-46625 och RA-47818; 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-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 och RA-85508.
 - k) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 och 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-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, och RA-65977; luftfartyget RA_65143 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; alla (1) TU-134B: RA-65726; alla (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 och RA-88280; alla helikoptrar 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 AN-24B (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-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 och RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 och RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 och RA-88200.
- (74) Inga sådana luftfartyg finns hos lufttrafikföretaget Red Wing (tidigare Airlines 400 JSC).
- (75) Behöriga myndigheter i Ryska federationen har även informerat kommissionen om att driftstillståndet för lufttrafikföretaget Aeroflot-Nord hade inskränkts den 3 juni 2009 och tillät inte flygningar till gemenskapen.

- (76) De behöriga myndigheterna i Ryska federationen och kommissionen är fast beslutna att fortsätta sitt nära samarbete och att utbyta all information som krävs och som är relaterad till säkerheten hos deras lufttrafikföretag. Medlemsstaterna kommer genom att prioritera rampinspektioner på dessa lufttrafikföretags luftfartyg att systematiskt kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Yemenia – Yemen Airways

- (77) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) informerade flygsäkerhetskommittén om att man dragit in det underhållorganisationstillstånd, EASA.145.0177, som utfärdats till Yemenia Yemen Airways som godkänts av Jemen, på grund av att företaget inte åtgärdat säkerhetsbrister. Vidare informerade behöriga myndigheter i Frankrike flygsäkerhetskommittén om att man därför dragit in luftvärdighetsbeviset för luftfartygen av typen Airbus A-310 som är registrerade i Frankrike (F-OHPR och F-OHPS) och som flyger för Yemenia Yemen Airways.
- (78) Kommissionen konstaterar att gällande EU-bestämmelser inte respekterats. Mot bakgrund av den tragiska olyckan som inträffade den 30 juni med Yemenia Yemen Airways flight 626 beslutade kommissionen den 1 juli 2009 att inleda formella samråd med Yemenia Yemen Airways i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005 och med behöriga myndigheter i Jemen i enlighet med artikel 3 i förordning (EG) nr 473/2006. Syftet är att utreda huruvida detta lufttrafikföretag uppfyller kraven enligt ICAO:s standarder i fråga om drift och underhåll och vid behov förbehålla sig rätten att vidta brådskande åtgärder.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

- (79) Trots kommissionens uppmaning har det hittills inte inkommit några uppgifter som styrker att bristerna fullt ut åtgärdats av övriga lufttrafikföretag som är uppförda på den gemenskapsförteckning som uppdaterades den 8 april 2009 och av de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa lufttrafikföretag. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag bör fortsätta att vara belagda med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).
- (80) 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 texten i denna förordnings bilaga A.
2. Bilaga B ska ersättas med texten i denna förordnings bilaga B.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 13 juli 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED TOTALT VERKSAMHETSFÖRBUD I GEMENSKAPEN ⁽¹⁾

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR KORYO	Okänt	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republiken Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungariket Kambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänt	VRB	Republiken Ruanda
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, inklusive,			Republiken Angola
AEROJET	015	Okänt	Republiken Angola
AIR26	004	Okänt	Republiken Angola
AIR GEMINI	002	Okänt	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänt	Republiken Angola
AIR JET	003	Okänt	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänt	Republiken Angola
ALADA	005	Okänt	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänt	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänt	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	Okänt	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänt	Republiken Angola
HELIMALONGO	011	Okänt	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänt	Republiken Angola
PHA	019	Okänt	Republiken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Okänt	Republiken Angola
SAL	013	Okänt	Republiken Angola

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SERVISAIR	018	Okänt	Republiken Angola
SONAIR	014/	Okänt	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive		—	Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Okänt	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänt	Okänt	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ej tillämpligt	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Okänt	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Okänt	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Okänt	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive		—	Demokratiska republiken Kongo
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Okänt	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
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratiska republiken Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	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
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Okänt	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
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndighet, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänt	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	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänt	Okänt	Ekvatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, och Ekspres Transportasi Antarbenua, inklusive,			Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänt	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänt	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänt	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänt	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänt	Republiken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Okänt	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänt	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Okänt	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänt	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiken Indonesien

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	Okänt	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Okänt	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	Okänt	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	Okänt	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Okänt	Republiken Indonesien
MEGANTARA	121-025	Okänt	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänt	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänt	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänt	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänt	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänt	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänt	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänt	Republiken Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Okänt	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänt	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänt	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänt	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänt	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänt	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänt	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive,			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AEROPRAKT KZ	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AEROTOUR KZ	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiken Kazakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
AIR DIVISION OF EKA	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AIR FLAMINGO	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ALMATY AVIATION	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ARKHABAY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republiken Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiken Kazakstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiken Kazakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiken Kazakstan
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Republiken Kazakstan
BERKUT KZ	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republiken Kazakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republiken Kazakstan
EOL AIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	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
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Republiken Kazakstan
FENIX	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiken Kazakstan
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
KAZAVIA	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiken Kazakstan
NAVIGATOR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
OLIMP AIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Republiken Kazakstan
SALEM AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Okänt	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiken Kazakstan
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	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
SKYSERVICE	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
TAHMID AIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
TULPAR AVIA SERVICE	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
TYAN SHAN	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ZHERSU AVIA	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ZHEZKAZGANAIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndighet, inklusive			Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	Okänt	Kirgizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizistan
KIRGIZISTAN	03	LYN	Kirgizistan
MAX AVIA	33	MAI	Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	Okänt	Kirgizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgizistan
VALOR AIR	07	Okänt	Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Liberias tillsynsmyndighet		—	Liberia

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndighet, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, inklusive			Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sierra Leones tillsynsmyndighet, inklusive	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänt	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndighet, inklusive	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Okänt	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Okänt	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Okänt	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Okänt	Okänt	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Okänt	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänt	SZL	Swaziland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambia tillsynsmyndigheter, däribland			Zambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Okänt	Zambia

BILAGA B

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

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

⁽¹⁾ Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.

⁽²⁾ Air Astana får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.

⁽³⁾ Gabon Airlines får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines får endast flyga till Portugal och med specifika luftfartyg i enlighet med skälen 58 och 59 denna förordning.

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