

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 1071/2010**av den 22 november 2010****om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen**

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNINGmed 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
förbjuds att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om
information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som
utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i
direktiv 2004/36/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 4, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättades en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 ⁽²⁾ över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i 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 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 dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter och att inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse inför kommis-

sionen och den flygsäkerhetskommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 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) Flygsäkerhetskommittén har tagit del av information från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad EASA) och kommissionen om de operativa slutsatser man kommit fram till vid det senaste mötet i europeiska Safa-styrgruppen (ESSG) som ägde rum i Wien den 28–29 oktober 2010. Framför allt informerade man om att ESSG beslutat att på frivillig basis införa ett minsta antal inspektioner per år som ska genomföras av medlemsstaterna från och med 2011.
- (7) Flygsäkerhetskommittén har tagit del av synpunkterna på analysen av rapporter om de omfattande säkerhetskontroller som utförts av Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad ICAO) inom ramen för det allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, nedan kallad USOAP). Vidare har man tagit del av resultaten av samarbetet mellan kommissionen och ICAO på säkerhetsområdena, i synnerhet möjligheterna till utbyte av säkerhetsinformation om i vad mån som internationella säkerhetsstandarder och rekommenderad praxis tillämpas.
- (8) Med anledning av de slutsatser som antagits av ICAO:s generalförsamling gav kommissionen EASA i uppdrag att samordna den regelbundna analysen av rapporterna avseende de omfattande säkerhetskontroller som genomförts av ICAO inom ramen för USOAP. Dessa har utförts av en arbetsgrupp som inrättats av flygsäkerhetskommittén och som består av experter från medlemsstaterna. Medlemsstaterna uppmanas att utse experter som ska medverka i detta viktiga uppdrag.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.⁽²⁾ EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.⁽³⁾ EUT L 373, 31.12.1991, s. 4.

- (9) EASA och kommissionen har framfört sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén om de tekniska stödprojekt som genomförts i de länder som påverkas av förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om förfrågningar om mer tekniskt stöd och samarbete i syfte att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet för att åtgärda brister som resulterar i att tillämpliga internationella standarder inte följs.
- (10) Flygsäkerhetskommittén har även fått information om verkställighetsåtgärder som EASA och medlemsstaterna vidtagit för att garantera fortsatt luftvärdighet och underhåll av luftfartyg registrerade i unionen och som flygs av lufttrafikföretag som är certifierade av civila luftfartsmyndigheter i tredjeland.
- (11) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

Europeiska unionens flygbolag

- (12) Till följd av information från Safa-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa av unionens 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. Grekland meddelade att man den 2 november 2010 dragit in drifttillståndet och den operativa licensen för Hellas Jet till följd av att lufttrafikföretaget inställt flygverksamheten den 30 april 2010. Tyskland informerade att man den 27 oktober 2010 dragit in drifttillståndet för lufttrafikföretaget ACH Hamburg och begränsat drifttillståndet för lufttrafikföretaget Advance Air Luftfahrtgesellschaft den 30 september 2010 eftersom ett luftfartyg med registreringsnummer D-CJJJ belagts med flygförbud. Spanien bekräftade att drifttillståndet för Balears Link Express varit indraget sedan den 9 juni 2010. Sverige informerade att drifttillståndet för Viking Airlines AB drogs in den 29 oktober 2010.
- (13) Portugal meddelade att man hyste allvarliga betänkligheter i fråga om driftssäkerheten och den fortsatta luftvärdigheten hos de portugisiska lufttrafikföretagen Luzair och White. Vid samråden med kommissionen den 25 oktober 2010 beslutade man att intensifiera den fortlöpande tillsynen av dessa lufttrafikföretag för att säkerställa att planen för avhjälpande åtgärder genomförs snabbt. Portugal meddelade vidare flygsäkerhetskommittén att lufttrafikföretaget White gjort vissa prestandaförbättringar. Kommissionen noterade dessa åtgärder. EASA kommer att utföra en standardinspektion i Portugal inom ramen för förordning (EG) nr 216/2008. Flygsäkerhetskommittén kommer att vid nästkommande möte informeras om resultatet av detta besök.

Lufttrafikföretag från Islamiska republiken Afghanistan

Kam Air

- (14) Det finns bevis för säkerhetsbrister hos Kam Air, som har godkänts i Islamiska republiken Afghanistan. Den 11 augusti 2010 slog ett Kam Air-luftfartyg av typ DC 8 med registreringsnummer YA-VIC vid starten från Manston Airport, Storbritannien, i stjärtpartiet i startbanan och den gräsyta som ligger utanför banan innan det kom upp i luften. Utredningarna i Storbritannien av denna allvarliga händelse gav vid handen att det finns allvarliga brister i den operativa kontrollen av flygbolaget Kam Airs DC8-flotta. Därför belade Storbritannien den 2 september 2010 Kam Airs flygverksamhet med DC8-luftfartyg med nationellt verksamhetsförbud.
- (15) Den 16 september 2010 konstaterade dessutom behöriga myndigheter i Österrike ett betydande antal allvarliga säkerhetsbrister hos Kam Airs luftfartyg av typ Boeing B767 med registreringsnummer YA-KAM⁽¹⁾ i samband med en Safa-rampinspektion. Österrike konstaterade på grundval av resultatet av denna Safa-rampinspektion att det förelåg allvarliga brister hos Kam Air när det gäller driftsrutiner, utrustning, hanterings- och lastningssystem. Med hänvisning till de brister som fastställdes både i samband med kontroller i Storbritannien och de brister som konstaterats vid de Safa-rampinspektioner som utförts vid flygplatsen i Wien införde Österrike den 17 september 2010 ett nationellt verksamhetsförbud för all flygtrafik med Kam Air.
- (16) Luftsäkerhetskommittén informerades i enlighet med artikel 6 i förordning nr 2111/2005 om de åtgärder som vidtagits av Storbritannien och Österrike.
- (17) Den 6 oktober 2010 träffades företrädare för behöriga myndigheter i Afghanistan (MoTCA) och Kam Air samt företrädare för kommissionen och medlemsstaterna för att diskutera omständigheterna kring händelsen i Manston och den Safa-inspektion som Österrike utfört.
- (18) Kam Air kunde inte vid mötet påvisa att man är i stånd att uppfylla internationella säkerhetsstandarder. Luftfartyget av typ DC8 hade tagits i bruk i mars 2010 utan adekvat ledningstillsyn eller särskild utbildning av den besättning som anställdes för att flyga luftfartyget. Dessutom hade besättningen ännu inte slutfört utbildningen. Trots detta fortsatte man att flyga luftfartyget i internationell kommersiell trafik. Kam Air kunde inte heller påvisa att besättningen vara medveten om vilka uppgifter som ankom på den då den allvarliga händelsen inträffade i Storbritannien. När det gällde luftfartyg av typ Boeing

⁽¹⁾ ACG-2010-335.

B-767 förklarade Kam Air att luftfartyget med registreringsnummer YA-KAM, som varit föremål för en rampinspektion i Österrike, gjort sin första flygning efter att ha varit uppställt under längre tid och inte förberetts på nödvändigt sätt innan det togs i trafik för flygningen till Wien. Kam Air förklarade vidare att deras resurser inte hade räckt till på grund av att DC8 hade satts i trafik och att man därför inte haft möjlighet att utföra erforderliga säkerhetskontroller före det att luftfartyget flögs.

- (19) Kam Air begärde att få framföra sin synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 9 november 2010. Kam Air meddelade kommissionen att man inte längre hade luftfartyg av typ DC8 i drift. Kam Air hade visserligen gått igenom de händelser som ledde till att Storbritannien och Österrike belagt företaget med verksamhetsförbud men kunde inte fastställa några systematiska brister inom lufttrafikföretaget som förklarade varför man inte uppfyllde ICAO:s standarder.
- (20) Det afghanska ministeriet för transport och civilflyg (MoTCA) kunde vid mötet den 6 oktober 2010 inte ge någon förklaring till hur det kom sig att det fanns två olika driftspecifikationer för Kam Air undertecknade samma dag (den 29 september 2010). DC8-luftfartyget var noterat på den ena men inte på den andra. Det var därför oklart om Kam Air fått tillstånd att från och med det datumet flyga med luftfartyg av typ DC8. Vidare kunde MoTCA inte uppvisa några resultat i fråga om certifierings- och tillsynsförfaranden avseende Kam Air.
- (21) Med hänvisning till dessa konstateranden och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det att Kam Air inte uppfyller de gemensamma kriterierna och ska därför föras upp i bilaga A.

Samlad säkerhetstillsyn av lufttrafikföretag från Afghanistan

- (22) Det finns bevis för att behöriga myndigheter i Islamiska republiken Afghanistan för närvarande inte är i stånd att, i enlighet med Chicagokonventionen, genomföra och tillämpa nödvändiga säkerhetsstandarder och kontrollera de luftfartyg som används av lufttrafikföretag som omfattas av deras tillsynsansvar. Enligt MoTCA:s redogörelse den 6 oktober 2010 har myndigheten stora svårigheter att i dagsläget fullgöra sina internationella skyldigheter i fråga om alla viktiga faktorer i ett säkerhetssystem. För närvarande är man helt beroende av de experter som ICAO tillhandahåller för att genomföra inspektioner. MoTCA förklarade att man på grund av personalbrist därför hade utfärdat luftvärdighetsbevis till vissa luftfartyg utan att ha genomfört föreskrivna inspektioner. Dessutom är gällande lagstiftning om luftfartstrafik från 1972 förlegad.

Ett lagstiftningsförslag hade lagts fram till regeringen för antagande utan uppgift om datum för antagande. Driftsbestämmelserna var dessutom inte bindande utan enbart av rådgivande karaktär.

- (23) MoTCA begärde att få framföra sin synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 9 november 2010. Man medgav att tillsynen fram tills nu inte säkerställt att ICAO:s standarder uppfylls av de lufttrafikföretag som certifierats i Afghanistan. Emellertid meddelade MoTCA kommissionen att man beslutat att inte utfärda fler driftsstillstånd, att MoTCA:s ledningsstruktur ändrats och att flygtrafik med luftfartyg av typ AN 24 förbjudits. Vidare hade en ny uppsättning lufttrafikbestämmelser nyligen införts i lagstiftningen. MoTCA stod i begrepp att omcertifiera alla luftfartyg i Afghanistan i enlighet med dessa nya bestämmelser.
- (24) Kommissionen konstaterade att MoTCA arbetade under extremt svåra förhållanden och välkomnade de behöriga myndigheternas åtagande att i framtiden förbättra situationen. Kommissionen konstaterade emellertid att MoTCA för närvarande inte är i stånd att axla sitt ansvar i egenskap av certifierande myndighet och se till att deras luftfartyg som går i internationell trafik lever upp till internationella säkerhetsstandarder.
- (25) Med hänvisning till dessa konstateranden och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att alla lufttrafikföretag som är certifierade i Afghanistan ska föras upp i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Republiken Ghana

- (26) Med hänvisning till de åtgärder som i enlighet med förordning (EU) nr 791/2010 av den 6 september⁽¹⁾ föreskrivs två lufttrafikföretag certifierade i Ghana – Meridian Airways och Airlift International (GH) Ltd – begärde behöriga myndigheter i Ghana (GCAA) att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén. Detta skedde den 10 november 2010.
- (27) GCAA redogjorde ingående för de åtgärder som vidtagits fram tills nu för att ta itu med de brister som konstaterats hos Meridian Airways, Air Charter Express och Airlift International och de förbättringar som gjorts i fråga om Ghanas tillsynssystem, däribland kravet att alla luftfartyg som certifieras i Ghana ska bedriva sin verksamhet i landet. GCAA informerade även kommittén om att man genomfört en inspektion av luftfartyget av typ DC8 med registreringsnummer 9G-RAC som Airlift International har i trafik och bekräftade att de brister som Storbritannien konstaterat hade åtgärdats.

⁽¹⁾ EUT L 237, 8.9.2010, s. 10.

(28) Kommissionen noterade att GCAA vara villig att åtgärda bristerna i fråga om tillsynen genom att sätta in fler resurser och välkomnade beslutet att kräva att lufttrafikföretag som är certifierade i Ghana ska flytta till Ghana och ha det som huvudsakligt driftställe för att GCAA ska kunna tillgodose en tillfredsställande tillsyn. I syfte att understödja GCAA:s ansträngningar att få till stånd förbättringar i fråga om tillsynssystemet begärde kommissionen att EASA tillhandhåller teknisk assistans genom ett besök i början av 2011.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) Lufttrafikföretaget Airlift International (GH) Ltd begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 10 november 2010. Man redogjorde för de förbättringar som gjorts i fråga om organisationsstruktur, policy, förfaranden, resurser och efterlevnaden av bestämmelser. Airlift International (GH) Ltd bekräftade att luftfartygen 9G-SIM och 9G-FAB fortfarande är uppställda i väntan på beslut om vilket underhåll som krävs för att återställa luftvärdigheten innan de åter tas i trafik. Företaget var enigt med GCAA:s om att man på erforderligt sätt åtgärdat de brister hos 9G-RAC som tidigare konstaterats.

(30) Kommissionen noterade de framsteg som Airlift International (GH) Ltd gjort för att ta itu med de säkerhetsproblem som konstaterats. Med hänvisning till dessa resultat och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att luftfartyget av typ DC8 med registreringsnummer 9G-RAC ska strykas från bilaga B och tillåtas bedriva flygverksamhet i unionen.

(31) Medlemsstaterna kommer även fortsättningsvis kontrollera att Airlift International efterlever nödvändiga säkerhetsstandarder genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008. Kommissionen kommer också att nära följa de åtgärder som Airlift International vidtar.

Air Charter Express

(32) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos Air Charter Express som certifierats i Ghana. Dessa brister har fastställts av Belgien, Frankrike, Nederländerna och Storbritannien vid rampinspektioner som genomförts inom ramen för Safa-programmet ⁽¹⁾.

(33) Air Charter Express träffade företrädare för kommissionen och medlemsstaterna den 9 juni 2010 för att diskutera de problem som uppdragats vid Safa-inspektionerna. Företaget förklarade sig villigt att utarbeta en åtgärdsplan för att ta itu med de brister som konstaterats.

(34) Air Charter Express begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 10 november 2010. Företaget redogjorde för de åtgärder som vidtagits hittills inom ramen för planen för avhjälpande åtgärder inom följande områden: förfaranden, driftskontroll, underhåll och utbildning och bekräftade att man fortsatte arbetet med de avhjälpande åtgärderna.

(35) Kommissionen noterade de framsteg som Air Charter Express gjort. Samtidigt betonade man att de avhjälpande och förebyggande åtgärder som vidtas av företaget måste genomföras på ett effektivt sätt så att de säkerhetsbrister som konstaterats före eller i samband med rampinspektioner inte uppstår på nytt. Medlemsstaterna kommer även fortsättningsvis kontrollera att Air Charter Express efterlever nödvändiga säkerhetsstandarder genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008. Kommissionen kommer också att nära följa de åtgärder som Air Charter Express vidtar.

Lufttrafikföretag från Kazakstan

(36) Kommissionen har i enlighet med förordning (EG) nr 1144/2009 aktivt fortsatt samråden med behöriga myndigheter i Kazakstan för att följa upp de framsteg som myndigheterna gör i fråga om genomförandet av den plan för avhjälpande åtgärder som fastställts av staten för att ta itu med de allvarliga säkerhetsproblem som ICAO konstaterat i samband med en omfattande säkerhetskontroll som genomfördes i april 2009 inom ramen för USOAP och i synnerhet de allvarliga säkerhetsproblem som ICAO meddelat alla stater som är parter i Chicagokonventionen.

(37) Efter samråden med kommissionen den 27 september 2010 fick behöriga myndigheter i Kazakstan (CAC) framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén den 10 november 2010. De meddelade att man gjort ytterligare framsteg i fråga om genomförandet av planen för avhjälpande åtgärder. Bland annat hade Kazakstan den 15 juli 2010 antagit en ny luftfartslag. Man arbetade även på mer än 100 sekundärlagstiftningsakter som måste antas under de kommande månaderna för att luftfartslagstiftningen ska kunna genomföras.

(38) Den 18 oktober antogs ett första lagstiftningspaket avseende bruksflyg och samma dag återkallade behöriga myndigheter i Kazakstan driftstillståndet för följande 15 lufttrafikföretag: KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Association of amateur pilots of Kazakhstan, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ och Asia Continental Avialines.

⁽¹⁾ BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196, CAA-UK-2010-923.

- (39) Behöriga myndigheter i Kazakstan informerade att två av dessa lufttrafikföretag, Burundayavia och Euro Asia Air International, den 28 oktober 2010 begärt att återfå sina driftstillstånd. Vid flygsäkerhetskommitténs möte kunde behöriga myndigheter i Kazakstan inte klart redogöra för dessa två företags nuvarande verksamhetssituation. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Burundayavia and Euro Asia Air International även fortsättningsvis ska föras upp i bilaga A.
- (40) Den information och de redogörelser som behöriga myndigheter i Kazakstan (CAC) lämnat om företagen Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia och Orlan 2000 bestyrker inte på ett tillfredsställande sätt att dessa lufttrafikföretag upphört med sin kommersiella flygverksamhet. CAC kunde inte redovisa fullständig dokumentation i fråga om de certifikat och tillstånd som dessa företag besitter efter det att deras driftstillstånd dragits in. Det finns bland annat information som tyder på att dessa lufttrafikföretag bedrivit flygtrafik med stora transportflygplan. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa fyra lufttrafikföretag i dagsläget även fortsättningsvis ska föras upp i bilaga A.
- (41) Behöriga myndigheter i Kazakstan informerade och lade fram bevis för att Association of Amateur Pilots of Kazakstan, Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service och Tyan Shan Flight Center inte längre utför kommersiella lufttransporter och inte innehar giltiga operativa licenser. De betraktas således inte längre som lufttrafikföretag i den mening som avses i artikel 2 a i förordning (EG) nr 2111/2005. Med hänsyn till detta och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa nio lufttrafikföretag ska strykas från bilaga A.
- (42) Kommissionen välkomnar de ambitiösa reformerna av det civila luftfartssystemet som myndigheterna i Kazakstan inlett och uppmanar dem att beslutsamt fortsätta ansträngningarna att genomföra den plan för avhjälpande åtgärder som överenskommit med ICAO. Man bör framför allt inrikta sig på de allvarliga säkerhetsproblem som fortfarande inte är lösta och på omcertifieringen av samtliga operatörer som man har tillsynsansvar för. Kommissionen är beredd att, när tiden är mogen och med hjälp av EASA och medlemsstaterna, genomföra en utvärdering på plats för att kontrollera de framsteg som gjorts i fråga om genomförandet av handlingsplanen.
- Lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien**
- (43) Det finns bevis för att de myndigheter som ansvarar för tillsynen av lufttrafikföretag som är licensierade i Islamiska republiken Mauretanien inte är i stånd att på ett effektivt sätt ta itu med säkerhetsbristerna och åtgärda säkerhetsproblemen. Detta framgår av resultaten av den granskning av myndigheterna i Mauretanien som ICAO utförde i april 2008 inom ramen för USOAP. I den slutgiltiga rapporten, som offentliggjordes i mars 2009, konstateras ett stort antal betydande brister vad gäller Mauretaniens civila luftfartsmyndigheters förmåga att utöva sitt tillsynsansvar för flygsäkerheten. Vid tidpunkten för slutförandet av ICAO-granskningen uppfylldes mer än 67 % av ICAO-standarderna inte på ett tillfredsställande sätt. ICAO meddelade att när det gällde den viktiga frågan om konstaterade säkerhetsbrister som måste åtgärdas hade ICAO:s standarder inte tillämpats i mer än 93 % av fallen.
- (44) Det finns bevis för allvarliga säkerhetsbrister hos lufttrafikföretaget Mauritania Airways, som certifierats i Mauretanien. Bristerna fastställdes av Frankrike och Spanien vid rampinspektioner som genomfördes inom ramen för Safa-programmet ⁽¹⁾. Mauritania Airways gjorde inga utfästelser till de myndigheter som utförde inspektionerna och har inte visat att dessa brister åtgärdats på ett hållbart sätt.
- (45) Kommissionen inledde i februari 2010 samråd med behöriga myndigheter i Mauretanien och uttryckte därvid allvarliga betänkligheter i fråga om driftsäkerheten hos de lufttrafikföretag som är licensierade i Mauretanien samt begärde redogörelse för de åtgärder som myndigheterna i Mauretanien vidtagit med anledning av de brister som konstaterats av ICAO och vid Safa-inspektioner. Samråden åtföljdes av skriftväxling i mars och oktober 2010 rörande denna fråga. Flygsäkerhetskommittén hörde behöriga myndigheter i Mauretanien den 9 november 2010.
- (46) Behöriga myndigheter i Mauretanien (ANAC) är inte i stånd att på ett tillfredsställande sätt åtgärda de brister som ICAO konstaterat. Detta framgår av det faktum att genomförandet av den handlingsplan som syftar till att åtgärda de brister som ICAO konstaterat blivit försenad. ANAC kunde inte uppvisa några bevis för att man på ett tillfredsställande sätt slutgiltigt åtgärdat de brister som rapporterats. Lagstiftningen om civil luftfart från 1972 och tillhörande sekundärlagstiftning om luftfart har till exempel fortfarande inte setts över. Således är den rättsliga grunden för certifiering och fortsatt tillsyn av samtliga luftfartyg som är licensierade i Mauretanien inte i överensstämmelse med gällande internationella säkerhetsstandarder.
- (1) DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396; AESA-E-2010-478.

- (47) ANAC informerade att Mauritania Airways för närvarande är det enda lufttrafikföretag som är certifierat i Mauretanien och att dess driftstillstånd förnyades den 8 juli 2010 på begränsad tid (6 månader) fram till och med den 31 december 2010. ANAC kunde dock inte bevisa att man utfört kontroller före det att driftstillståndet förnyades eller att någon handlingsplan antagits för att säkerställa att de brister som konstaterats åtgärdas på ett effektivt och hållbart sätt. Det finns inga bevis för något godkännande av operatörens driftsmanual, minimiutrustningslista, handbok för styrning av underhåll eller verkstadshandbok.
- (48) Mauritania Airways framförde sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén den 9 november 2010 och meddelade att företaget inlett ett antal avhjälpande åtgärder för att ta itu med de brister som konstaterats vid Safa-rampinspektionerna och vid internutredningen till följd av olyckan med dess luftfartyg i juli 2010. Företaget kunde dock inte bevisa att de åtgärder som vidtagits lett till några resultat. Vidare kunde man inte påvisa att Mauritania Airways innehar de tillstånd som nämns ovan.
- (49) Mauritania Airways bekräftade att dess luftfartyg av typ Boeing B737-700 med registreringsnummer TS-IEA varit inblandad i en olycka den 27 juli 2010 som ledde till att flera personer skadades och att flygplanet fick omfattande skador som fortfarande håller på att repareras. Enligt preliminära uppgifter från lufttrafikföretaget har flera brister kunnat konstateras, framför allt en felaktig förlängning av vingframkantsluftledarna ("slats") och en icke-stabiliserad landning.
- (50) Behöriga myndigheter i Mauretanien (ANAC) har inte visat att de är i stånd att effektivt utöva sitt tillsynsansvar för säkerheten hos lufttrafikföretag som är certifierade i Mauretanien. Med hänsyn till detta och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att alla lufttrafikföretag som är certifierade i Mauretanien ska föras upp i bilaga A.
- (51) Kommissionen uppmanar de behöriga myndigheterna i Mauretanien (ANAC) att aktivt se till att den plan för avhjälpande åtgärder som lämnats till ICAO genomförs, och förklarar sig beredd att vid behov ge stöd. Kommissionen är framför allt beredd att, med hjälp av EASA och medlemsstaterna, göra en utvärdering på plats för att kontrollera de framsteg som gjorts i fråga om genomförandet av handlingsplanen.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (52) Ukrainian Mediterranean Airlines, som är certifierat i Ukraina, begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 9 november 2010. Företaget meddelade att man för närvarande håller på att förnya sin flotta och att luftfartygen av typ DC-9 inte längre är i drift. Ukrainian Mediterranean Airlines tillhandahöll inte fullständiga och aktuella operativa specifikationer till nuvarande driftstillstånd och kunde inte vid mötet skapa klarhet om den flotta som för närvarande är i trafik. Vidare bekräftades det att behöriga myndigheter i Ukraina håller på att genomföra en kontroll av Ukrainian Mediterranean Airlines som ett led i förfarandet att förnya företagens driftstillstånd, som löper ut den 28 november 2010. Detta förfarande är ännu inte slutfört. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Ukrainian Mediterranean Airlines även fortsättningsvis ska föras upp i bilaga B.
- (53) Redogörelser som lämnas in efter det att Ukrainian Mediterranean Airlines hördes kommer att granskas av kommissionen och flygsäkerhetskommittén vid kommitténs nästa möte.

Air Algérie

- (54) Lufttrafikföretaget Air Algérie har, till följd av att förordning (EU) nr 590/2010⁽¹⁾ antagits, genomfört ett flertal inspektioner på sina luftfartyg innan starten till destinationer i unionen. I september 2010 utsåg behöriga myndigheter i Algeriet teknikerlag för att på grundval av Safa:s metod genomföra inspektioner på Air Algéries luftfartyg (SANAA-inspektioner), i synnerhet de som flyger till unionen. Dessa samordnade insatser bör göra det möjligt att upptäcka och lösa ett antal brister innan luftfartygen startar. Resultaten från inspektionerna väcker dock vissa frågor när det gäller kvaliteten på underhållet av luftfartygen.
- (55) I enlighet med förordning (EU) nr 590/2010 och fram till mötet i flygsäkerhetskommittén den 10 november 2010 lämnade de civila luftfartmyndigheterna i Algeriet fyra månadsrapporter för juni, juli, augusti och september 2010. I rapporterna redogörs för resultaten av säkerhetstillsynen av Air Algéries verksamhet. Dessa kompletteras med påpekanden som gjorts i samband med inspektioner utförda av Air Algéries inspektörer på företagens luftfartyg. I rapporterna finns dock inga uppgifter om att behöriga myndigheter i Algeriet gjort en riskbedömning eller om hur resultaten av en sådan bedömning beaktas vid tillsynsförfarandet och planeringen.

⁽¹⁾ EUT L 170, 5.7.2010, s. 9.

(56) Samråd ägde rum den 11 oktober 2010 mellan behöriga myndigheter och företrädare för Air Algérie samt företrädare för EASA och medlemsstaterna. Man diskuterade faktumet att bristerna i fråga om fortsatt luftvärdighet, underhåll, drift och säkerheten för lasten ombord, som fastställdes vid Safa- och SANAA-inspektioner och Air Algéries interninspektioner, fortfarande inte åtgärdats och begärde förtydliganden beträffande de månatliga rapporterna. Kommissionen noterade vid detta möte att behöriga myndigheter i Algeriet åtog sig att göra en omfattande analys av de underliggande orsakerna och lägga fram en solid plan för avhjälpande åtgärder samt alla relevanta uppgifter som redovisar de åtgärder som vidtagits av behöriga myndigheter i Algeriet och Air Algérie för att få till stånd en hållbar lösning. En plan för avhjälpande åtgärder som antagits av behöriga myndigheter i Algeriet lämnades till kommissionen den 20 oktober 2010.

(57) Den 10 november 2010 överlämnade Air Algérie en förbättrad plan för avhjälpande åtgärder till flygsäkerhetskommittén. Kommittén noterade att Air Algérie gjort ansträngningar för att råda bot på de säkerhetsbrister som konstaterats och uppmanade behöriga myndigheter i Algeriet att intensifiera sin tillsynsverksamhet för att garantera att nödvändiga säkerhetsstandarder uppfylls. I samband med mötet i flygsäkerhetskommittén uppgav de behöriga myndigheterna i Algeriet att man genom ett samarbetsprojekt önskade ytterligare förbättra sin kapacitet. För att stödja de behöriga myndigheterna i Algeriet i deras strävanden att förbättra sin förmåga att fullgöra sina ålägganden kommer ett teknikerlag under ledning av EASA att skickas till Algeriet i februari 2011.

(58) Under tiden ska medlemsstaterna fortsätta att nära följa Air Algéries verksamhet inom ramen för förordning (EG) nr 351/2006 för att man ska ha underlag för en ny utvärdering av detta företag inför nästa möte i flygsäkerhetskommittén.

Luftrafikföretag från Republiken Kongo

(59) Samtliga luftrafikföretag som certifierats i Kongo har i enlighet med förordning (EG) nr 1144/2009⁽¹⁾ belagts med verksamhetsförbud i unionen och förts upp i bilaga A.

(60) Kommissionen har informerat flygsäkerhetskommittén om resultaten av EASA:s besök i Kongo i februari 2010 för att tillhandahålla tekniskt stöd. Besöket genomfördes till följd av ICAO:s USOAP-granskning i november

2008. Vid denna granskning konstaterades allvarliga säkerhetsbrister i fråga om flygtrafiken, certifieringen och den tillsyn som utövas av Kongos civila luftfartsmyndighet (ANAC) samt ett stort antal punkter där säkerhetsstandarderna inte tillämpas (76,89 %). Dessa allvarliga säkerhetsbrister har ännu inte åtgärdats. I samband med besöket för att tillhandahålla tekniskt stöd konstaterades det att ANAC gjort tydliga ansträngningar på alla nivåer för att genomföra en plan för avhjälpande åtgärder och uppvisade en tydlig önskan om att komma till rätta med de säkerhetsproblem som fastställdes vid ICAO:s kontroll. Kommissionen välkomnar dessa framsteg och kommer att fortsatt följa upp hur ANAC löser uppgiften att på ett effektivt sätt genomföra planen för avhjälpande åtgärder i syfte att så snart som möjligt komma till rätta med nuvarande säkerhetsbrister.

(61) Luftrafikföretaget Equafight Service, som certifierats av ANAC, begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén. Detta skedde den 10 november 2010. Equafight Service redogjorde för sin verksamhet och för hur långt man kommit med handlingsplanen.

(62) Luftrafikföretaget Trans Air Congo, som certifierats av ANAC, begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén. Detta skedde den 10 november 2010. Trans Air Congo redogjorde för sin verksamhet och för hur långt man kommit med handlingsplanen.

(63) Flygsäkerhetskommittén tog del av resultatrapporten. Equafight Service och Trans Air Congos redogörelser bekräftade dock inte att dessa företag i dagsläget lever upp till gällande ICAO-säkerhetsstandarder. 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 och i avsaknad av uppenbara framsteg för att åtgärda de brister som framkommit vid ICAO:s kontroll, anser kommissionen att behöriga myndigheter i Kongo i dagsläget inte kan tillämpa och genomföra nödvändiga säkerhetsstandarder när det gäller de luftrafikföretag som faller under deras tillsynsansvar. Således ska alla luftrafikföretag som certifierats av behöriga myndigheter i Kongo fortsättningsvis föras upp i bilaga A.

(64) Kommissionen kommer att aktivt samråda med behöriga myndigheter i Kongo om de åtgärder som vidtagits för att förbättra flygsäkerheten och är beredd att under 2011 göra ytterligare ett besök för att tillhandahålla tekniskt stöd i syfte att bygga upp Kongos administrativa och tekniska kapacitet för civil luftfart.

⁽¹⁾ EUT L 312, 27.11.2009, s. 16.

Luftrafikföretag från Kirgizistan

- (65) Behöriga myndigheter i Kirgizistan begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén. Detta skedde den 10 november 2010. De meddelade att man håller på med en ambitiös reform av luftfartssektorn som inleddes 2006 i syfte att förbättra flygsäkerheten. Behöriga myndigheter är nu i färd med att bygga upp kapaciteten genom att anställa fler kvalificerade inspektörer. Fler rekryteringar kommer att göras under kommande månader. Den nationella luftfartslagstiftningen håller på att ses över för att fram till november 2011 skapa överensstämmelse med internationella säkerhetsstandarder.
- (66) Behöriga myndigheter i Kirgizistan har meddelat att de har utfärdat ett nytt driftstillstånd till luftrafikföretaget CAAS. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det dock att CAAS ska föras upp i bilaga A.
- (67) Behöriga myndigheter i Kirgizistan meddelade även att man dragit in driftstillstånden för följande tre luftrafikföretag: Itek Air, TransAero och Asian Air. Vidare meddelades att verkställighetsåtgärder vidtagits gentemot följande luftrafikföretag: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia och Tenir Airlines. Emellertid kunde myndigheterna inte bevisa att man dragit in dessa luftrafikföretags licens eller driftstillstånd. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa luftrafikföretag även fortsättningsvis ska föras upp i bilaga A.
- (68) Eftersom kommissionen hittills inte fått några bevis för att fullständiga nödvändiga avhjälpande åtgärder vidtagits av de luftrafikföretag som certifierats i Kirgizistan och de myndigheter som har tillsynsansvar för dessa luftrafikföretag bedömer kommissionen på grundval av de gemensamma kriterierna i dagsläget att dessa luftrafikföretag även fortsättningsvis ska föras upp i bilaga A.
- (69) Kommissionen uppmanar de behöriga myndigheterna i Kirgizistan att fortsätta sina ansträngningar för att åtgärda de brister som konstaterats i samband med den ICAO-kontroll som genomfördes i april 2009 inom ramen för USOAP. Då man kommit tillräckligt långt med den handlingsplan som lämnats till ICAO är kommissionen beredd att göra en utvärdering på plats av läget med hjälp av EASA och medlemsstaterna. Syftet med detta besök skulle vara att kontrollera hur behöriga myndigheter och de företag som faller under deras tillsynsansvar tillämpar gällande säkerhetsbestämmelser.

Luftrafikföretag från Gabon

- (70) Den 26 oktober 2010 hölls samråd mellan behöriga myndigheter i Gabon (ANAC), kommissionen, EASA

och behöriga myndigheter i Frankrike för att diskutera de framsteg som gjorts hittills. ANAC informerade att lagstiftningen för närvarande ses över. Luftfartslagen reformeras vilket medför följande åtgärder: a) ANAC organiseras om. Detta beslut förväntas vara antaget den 31 december 2010. b) Successivt fastställande av ett stort antal luftfartbestämmelser för Gabon (RAG) som kommer att träda i kraft i etapper under 2011. ANAC meddelade att man utökat personalstyrkan och rekryterat fler inspektörer. Vidare meddelade ANAC att man gjort framsteg när det gäller tillsynen av luftrafikföretagen och genomförandet av gällande säkerhetslagstiftning (RACAM), vilket bland annat bevisas genom det faktum att luftrafikföretaget Air Services fick sitt driftstillstånd in draget den 30 juli 2010 och att luftrafikföretaget Allegiances driftstillstånd tillfälligt drogs in den 22 augusti – 2 september 2010.

- (71) ANAC kunde dock inte påvisa att nödvändiga avhjälpande åtgärder vidtagits före det att Allegiance återfick sitt driftstillstånd. Antalet identifierade brister och deras art är i vissa fall av sådant slag att det kan komma att krävas fler verkställighetsåtgärder om luftrafikföretag som är certifierade i Gabon underlåter att tillämpa gällande säkerhetsnormer.
- (72) Eftersom kommissionen hittills inte fått några bevis för att fullständiga nödvändiga avhjälpande och förebyggande åtgärder vidtagits av de luftrafikföretag som förts upp i gemenskapsförteckningen och av de myndigheter som har tillsynsansvar för dessa luftrafikföretag bedömer kommissionen på grundval av de gemensamma kriterierna i dagsläget att dessa luftrafikföretag även fortsättningsvis ska beläggas med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).
- (73) ANAC meddelade att man den 25 september 2010 utfärdat ett nytt driftstillstånd till luftrafikföretaget Afric Aviation utan bevis för att certifieringen och tillsynen av detta luftrafikföretag fullt ut överensstämmer med gällande internationella säkerhetsstandarder. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Afric Aviation AS ska föras upp i bilaga A.
- (74) Medlemsstaterna kommer att fortsätta följa upp den verksamhet som utförs av luftrafikföretag som certifierats i Gabon genom målinriktade rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet. Syftet är att se till att driften och underhållet sker på ett hållbart sätt och i överensstämmelse med gällande säkerhetsstandarder. Om säkerhetsbrister konstateras vid rampinspektioner kommer kommissionen att vid nästa möte i flygsäkerhetskommittén tvingas se över åtgärderna gentemot dessa luftrafikföretag.

Luftrafikföretag från Filippinerna

- (75) Kommissionen utförde i oktober 2010 en säkerhetskontroll i Filippinerna med hjälp av EASA och behöriga myndigheter i Tyskland och Spanien för att fastställa vilka framsteg som gjorts av behöriga myndigheter i Filippinerna (CAAP) och vissa luftrafikföretag som omfattas av deras tillsynsansvar när det gäller genomförandet av de åtgärder som ska avhjälpa de säkerhetsproblem som avses i förordning (EU) nr 273/2010.
- (76) Utvärderingsrapporten bekräftar att de civila luftfartsmyndigheterna i Filippinerna, under ledning av den nya generaldirektören, sedan april 2010 genomfört ett antal ambitiösa reformer av Filippinernas civila luftfartstillsyn. De åtgärder som vidtagits går i rätt riktning och bedöms avsevärt bidra till efterlevnaden av ICAO:s säkerhetsstandarder när de väl genomförts på ett effektivt och hållbart sätt. Dessa åtgärder innebär framför allt a) en omarbeting av befintliga tillämpningsföreskrifter och befintlig förordning till lagen om civil luftfart; b) en fullständig översyn av gällande lagstiftning om civil luftfart; c) anställning av ett stort antal personer enligt de skärpta kompetenskraven, d) fortsatt omfattande utbildningsprogram för nyanställda, e) modernisering av anläggningarna och tillhandahållande av erforderliga IT-system för att kontrollera tillstånd och licenser, f) certifiering av de luftrafikföretag som, trots att de inte är certifierade enligt gällande civila luftfartsbestämmelser, fortsätter sin flygverksamhet; g) utarbetande av omfattande tillsynsplaner som inbegriper alla aspekter av verksamheten; h) åtgärdande av de säkerhetsbrister som eventuellt konstaterats.
- (77) I rapporten betonas dock att trots de åtaganden som CAAP gjort och den aktivitet man visat sedan april 2010 kunde dessa ambitiösa reformer inte slutföras inom loppet av ett par månader. Detta beror framför allt på det långa rekryterings- och anställningsförandet i Filippinerna – som inte faller under CAAP:s ansvar – och den brist på kvalificerad personal som detta resulterat i. Det krävs mer tid för att framstegen ska vara hållbara och resultaten kunna godtas. Även om CAAP vidtagit åtgärder för att ta itu med de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO anmälde 2009 till samtliga avtalslutande parter har de framsteg som gjorts hittills inte varit tillräckliga för att slutgiltigt åtgärda de allvarliga säkerhetsproblemen. Trots de åtgärder som CAAP vidtagit för att ta itu med de brister som rapporterades av FAA 2007, har framstegen som gjorts inte varit tillräckliga för att US FAA ska anse dem vara i överensstämmelse med internationella säkerhetsstandarder (kategori 1). Med hänvisning till detta bedöms det i dagsläget att samtliga luftrafikföretag som är certifierade i Filippinerna även fortsättningsvis ska föras upp i bilaga A.

- (78) Kommissionen uppmanar Filippinerna att respektera tidsplanen för fullgörandet av dess åligganden gentemot det internationella samfundet, i synnerhet när det gäller åtgärdandet av de allvarliga säkerhetsproblem som konstaterats av ICAO. För att möjliggöra detta är det väsentligt att CAAP även fortsättningsvis agerar oberoende och ser till att erforderlig personal med tillräcklig kompetens anställs för att vara i stånd att fullgöra sina åligganden gentemot det internationella samhället och tillgodose en stabil tillsyn i enlighet med gällande säkerhetsstandarder. För att kunna uppnå dessa mål är det nödvändigt att den filippinska regeringen understödjer CAAP.

Luftrafikföretag från Ryssland

- (79) Efter antagandet av förordning (EU) nr 590/2010 fick kommissionen information från behöriga myndigheter i Ryssland om att man den 11 augusti 2010 hävt alla driftsrestriktioner som luftrafikföretaget YAK Service belagt med till följd av de tillfredsställande resultaten av myndigheternas tillsyn hos företaget. Kommissionen erhöi emellertid inte de resultat man begärt från tillsynen för att kontrollera genomförandet av avhjälpan åtgärder samt av certifieringen i enlighet med ICAO:s standarder av den utrustning som installerats i luftfartyg som går i internationell trafik.
- (80) Som ett led i den fortlöpande tillsynen av luftfartyg som bedriver verksamhet inom unionen och på grundval av resultaten av rampinspektioner som genomförts på sådana luftrafikföretags luftfartyg informerade kommissionen den 11 oktober 2010 behöriga myndigheter i Ryssland om resultatet av de inspektioner som utförts hos ryska luftrafikföretag under de gångna tolv månaderna.
- (81) När det gäller vissa ryska luftrafikföretag har man – trots att antalet inspektioner är begränsat – under de senaste två åren konstaterat ett bestående antal brister i storleksordningen två betydande eller större brister per inspektion. Förbättringar är nödvändiga om dessa luftrafikföretag ska fullt ut kunna leva upp till internationella säkerhetsstandarder. Den 18 oktober 2010 hölls samråd i Moskva mellan kommissionen och behöriga ryska myndigheter om ryska luftrafikföretags efterlevnad av säkerhetsbestämmelserna. Vid mötet utlovade behöriga ryska myndigheter att tillhandahålla kommissionen följande information: a) dokumentation som begärts den 2 september 2010 för Yak Service (översändelse på engelska av resultaten från tillsynen avseende kontroll

av genomförandet av avhjälpande åtgärder samt av certifieringen i enlighet med ICAO:s standarder av den utrustning som nu installerats i luftfartyg som går internationell trafik; företagets nya driftstillstånd som utfärdats efter det att driftrestriktionerna hävts samt driftspecifikationerna); b) resultaten av de ryska myndigheternas tillsynsverksamhet av de ryska luftfartyg vars Safa-rampinspektionsrapporter och analyser översänts till kommissionen. Vid mötet meddelade behöriga ryska myndigheter att man även skulle översända rapporter och analyser till kommissionen om bland annat händelser och metoder för beräkning av förhållanden avseende de rampkontroller som utförts på luftfartyg tillhörande EU-lufttrafikföretag som flyger till Ryssland.

(82) Efter detta möte skickade den 25 oktober behöriga myndigheter i Ryssland handlingar rörande Yak Service som visar att en del utrustning som installerats i luftfartyg som YAK Service har i trafik omcertifierats av den mellanstatliga luftfartskommittén (MAK). Vid mötet i flygsäkerhetskommittén den 10 november 2010 kunde behöriga myndigheter i Ryssland inte bevisa att alla luftfartyg som Yak Service har i trafik utrustats med funktionsduglig utrustning som är obligatorisk vid internationella kommersiella flygtransporter. Således ska två luftfartyg med registreringsnummer RA-87648 och RA-88308, med driftstillstånd hos detta lufttrafikföretag, inte flyga till Europeiska unionen. Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att Yak Service uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

(83) Vid mötet i flygsäkerhetskommittén tillhandhöll de behöriga myndigheterna i Ryssland inga bevis för resultatet av deras tillsyn av olika lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland, vilket kommissionen begärt.

(84) Vid mötet i flygsäkerhetskommittén bekräftade behöriga myndigheter i Ryssland att följande luftfartyg fortfarande inte tillåts gå i internationell kommersiell trafik eftersom de inte är utrustade med den obligatoriska utrustning som föreskrivs av ICAO:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140, RA-41250, AN-24RV, RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, AN-26 och RA-26660.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M, RA-85672 och RA-85682, som tidigare flugit för Atlant Soyuz, flyger för närvarande för andra lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M, RA-85625, RA-85774, Yakovlev Yak-40, RA-87511, RA-88300, RA-88186, Yak-40K, RA-21505, RA-98109, RA-8830, 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 och RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B, RA-85307, RA-85494 och RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartyg av typen TU-154M RA-85672 tidigare på Krasnoyarsky Airlines driftstillstånd, vilket drogs in 2009, används nu av Atlant Soyuz. Luftfartyg av samma typ med registreringsnummer RA-85682 flyger idag för andra lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 och RA-42541. Luftfartyget RA-42526 av samma typ används för närvarande inte av finansiella skäl.

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 och RA-42347 flyger idag för andra ryska lufttrafikföretag. Tupolev TU-134A, RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 och RA-65102, Antonov AN-24RV, luftfartygen 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 flyger för närvarande inte av finansiella skäl).

- k) UTAir: Tupolev TU-154M, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820, alla (24) 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 (flyger för närvarande inte av finansiella skäl), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 och RA-88280, luftfartygen RA-87292 och RA-88244 av samma typ har tagits ur drift, 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); luftfartygen av typen AN-24B RA-46388 och RA-87348 är inte i trafik av finansiella skäl; luftfartygen RA-46267 och RA-47289 och 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, luftfartygen RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 och RA-65555 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; Ilyushin IL-18, och 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.
- m) Russair: Tupolev TU-134A3 med registreringsnummer RA 65124, TU-154 med registreringsnummer RA-65124.
- (85) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade redogörelsen och informationen från behöriga myndigheter i Ryssland och kommer att följa upp att de säkerhetsbrister som konstaterats vid Safa-rampinspektionerna åtgärdas på ett hållbart sätt genom fortsatta tekniska sam-

råd med behöriga myndigheter i Ryssland. Samtidigt kommer medlemsstaterna även fortsättningsvis kontrollera att ryska lufttrafikföretag efterlever nödvändiga säkerhetsstandarder genom att prioritera rampinspektioner på dessa lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008. Kommissionen kommer också att nära följa de åtgärder som vidtas.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

- (86) 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 6 september 2010 och av de myndigheter som ansvarar för tillsynen av dessa lufttrafikföretag. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag även i fortsättningen ska beläggas med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).
- (87) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 22 november 2010.

För kommissionen,
på ordförandens vägnar
Siim KALLAS
Vice ordförande

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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungariket Kambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänd	VRB	Republiken Rwanda
Alla luftrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Islamiska republiken Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Okänd	PIR	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, inklusive			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

⁽¹⁾ Luftrafikföretagen i bilaga A skulle kunna tillåtas att utöva trafikrättigheter genom att använda luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leased") från ett luftrafikföretag som inte har 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
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänd	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	N/A	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
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
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)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
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
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänd	Okänd	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Okänd	CEL	Ekvatorialguinea
EGAMS	Okänd	EGM	Ekvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	–	Ekvatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	–	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänd	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 och Metro Batavia, inklusive			Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	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
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänd	Republiken Indonesien
AVIATAR 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
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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
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
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiken Kazakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
AIR DIVISION OF EKA	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR FLAMINGO	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Okänd	AKS	Republiken Kazakstan
ALMATY AVIATION	Okänd	LMT	Republiken Kazakstan
ARKHABAY	Okänd	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
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiken Kazakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR	Okänd	SAP	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Okänd	BBS	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	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	Okänd	KZE	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	Okänd	KAW	Republiken Kazakstan
KAZAVIA	Okänd	KKA	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	Okänd	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
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Okänd	KOV	Republiken Kazakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	Okänd	PKZ	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	Okänd	SAV	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	Okänd	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Okänd	JTU	Republiken Kazakstan
ZHERSU AVIA	Okänd	RZU	Republiken Kazakstan
ZHEZKAZGANAIR	Okänd	KZH	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	36	AAZ	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiken Kirgizistan
CAAS	13	CBK	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
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
KIRGIZISTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
KIRGIZISTAN AIRLINE	Okänd	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 lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter			Liberia
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
AFRIC AVIATION		Okänd	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 lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Mauretaniens tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Mauretanien
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republiken Mauretanien

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 godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiken Filippinerna
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Okänd	Republiken Filippinerna
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Okänd	Republiken Filippinerna
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	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Okänd	Republiken Filippinerna
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Okänd	Republiken Filippinerna
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republiken Filippinerna
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Okänd	Republiken Filippinerna
CM AERO	4AN2000001	Okänd	Republiken Filippinerna
CORPORATE AIR	Okänd	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	SOY	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Okänd	Republiken Filippinerna
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Okänd	Republiken Filippinerna
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
OMNI AVIATION CORP.	2010033	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 hemmstat
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republiken Filippinerna
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	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	MNP	Republiken Filippinerna
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Okänd	Republiken Filippinerna
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Okänd	Republiken Filippinerna
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Republiken Filippinerna
WORLD AVIATION, CORP.	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
YOKOTA AVIATION, INC.	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
ZENITH AIR, INC.	2009012	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Republiken Filippinerna
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			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

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 godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänd	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänd	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänd	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänd	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänd	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänd	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänd	Okänd	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS	Okänd	SUD	Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republiken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiken Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republiken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republiken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Okänd	MJA	Republiken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Okänd	Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiken Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republiken Sudan
TARCO AIRLINES	056	Okänd	Republiken Sudan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndigheter, inklusive			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänd	SZL	Swaziland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			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)	Drifttillståndets nummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie nummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	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-AFR	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)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiken Ghana	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen DC8-63F	Hela flottan förutom: 9G-TOP och 9G-RAC	Republiken Ghana
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

⁽¹⁾ Luftrafikföretagen i bilaga B skulle kunna tillåtas att utöva trafikrättigheter genom att använda luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leased") från ett luftrafikföretag som inte har verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndets nummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolags kod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie nummer, om tillgängligt	Registreringsstat
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 EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamiska republiken Iran
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: 1 luftfartyg av typen MD-83	Hela flottan förutom: UR-CFF	Ukraina

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

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

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

⁽⁴⁾ Iran Air får trafikera Europeiska unionen med det specifika luftfartyget på de villkor som anges i skäl 69 i förordning (EU) nr 590/2010, EUT L 170, 6.7.2010, s. 15.