

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1197/2011

av den 21 november 2011

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 FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionsätt,

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 ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättades en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (2) Vissa medlemsstater och europeiska byrån för luftfarts-säkerhet (nedan kallad *Easa*) 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 kommissionen 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) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om resultaten av ICAO:s analyser av granskningsrapporter inom ramen för det omfattande USOAP-programmet samt projekt för tekniskt stöd som genomförts i länder som påverkats 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 normer inte följs.

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

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

Europeiska unionens lufttrafikföretag

(8) Till följd av Easas analys av information från Safa-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EU-lufttrafikföretag, från standardiseringsinspektioner som Easa utfört samt från områdesspecifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerat om dessa åtgärder. Cypren beslutade att den 5 augusti 2011 återkalla drifttillståndet för lufttrafikföretaget Eurocypria Airlines. Italien meddelade att de operativa licenserna för lufttrafikföretagen Livingston och ItaliAirlines skulle fortsätta att vara indragna. Frankrike beslutade att återkalla drifttillståndet för Blue Line den 6 oktober 2010. Grekland beslutade att återkalla drifttillståndet för First Airways den 21 oktober 2010, för Athens Airways den 20 juli 2011, för Air Go Airlines den

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 143, 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

2 september 2011, för Argo Airways den 9 september 2011, och att begränsa giltigheten för tillståndet för lufttrafikföretaget Hellenic Imperial Airways till fem månader till den 2 februari 2012 som ett resultat av den pågående skärpta bevakningen av dess luftverksamhet och underhåll. Förenade kungariket bekräftade att den skärpta övervakningen av lufttrafikföretagen Jet2.com, Oasis och Titan Airways inte hade avslöjat några ytterligare säkerhetsbrister. Nederländerna beslutade att dra in drifttillståndet för Solid-air den 28 september och för Amsterdam Airlines den 4 november 2011. Tyskland beslutade att återkalla drifttillståndet för ACH Hamburg GmbH den 29 juni 2011. I väntan på den förmodade personalförstärkningen av LBA under 2012, fortsätter LBA att inrikta sin tillsyn på de lufttrafikföretag där riskerna bedöms som högst. Portugal meddelade att drifttillståndet för lufttrafikföretaget Luzair löpte ut den 19 september 2011 och att det för närvarande sker prövning av nytt tillstånd. Vidare meddelade man att den skärpta övervakningen av White Airways inte har avslöjat några säkerhetsbrister och att tillsynen av företaget nu sker på normalt sätt. Slutligen beslutade Sverige den 16 september 2011 att dra in drifttillståndet för lufttrafikföretaget Flyg Centrum AB och att lufttrafikföretagen Nova Air och AirSweden Aviation AB har lämnat in planer med avhjälpande åtgärder som för närvarande granskas av behöriga svenska myndigheter. Under tiden står dessa företag under skärpt bevakning.

Lufttrafikföretag från Spanien

(9) Efter antagandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2011 av den 19 april 2011⁽¹⁾ visar två analyser av Easa av uppgifter från Safa-inspektioner att flera lufttrafikföretag som godkänts i Spanien fortfarande uppvisar flera än en allvarlig brist per inspektion. Detta ledde till att kommissionen fortsatte med det formella samråd med de spanska behöriga myndigheterna (Aesa) som inleddes den 14 mars 2011.

(10) Vid ett möte den 19 oktober 2011 informerade Aesa kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att ta itu med de spanska lufttrafikföretagens säkerhetsbrister på ett hållbart sätt. Framförallt informerade Aesa kommissionen om att lufttrafikföretaget Flightline efter att ha vidtagit avhjälpande åtgärder hade fått sitt drifttillstånd förnyat, men att tillståndet inte omfattar luftfartyg av typen Metro III. I fråga om lufttrafikföretaget Zorex S.A hade Aesa inlett åtgärder för att dra in tillståndet och tillfälliga åtgärder för att stoppa dess verksamhet i maj 2011. Åtgärderna avbröts efter det att företaget hade vidtagit avhjälpande åtgärder. Efter nya belägg för att företaget inte tar itu med säkerhetsbristerna i tillräcklig omfattning inleddes nya åtgärder för att dra in tillståndet den 7 oktober 2011. Aesa hade redan upptäckt frågetecknen kring lufttrafikföretaget Alba Stars säkerhetsresultat och hade skärpt tillsynen. Med sina egna kontroller och

inspektioner som underlag anser Aesa att övriga spanska lufttrafikföretag som uppvisade dåliga resultat från Safa-inspektioner inte utgjorde någon omedelbar säkerhetsrisk, men att tillsynen av dem skulle fortsätta att vara skärpt.

(11) Aesa meddelade att drifttillstånden för Baleares Link Express och Eurocontinental återkallades den 27 juni 2011.

(12) Under mötet med flygsäkerhetskommittén uppdaterade Aesa kommittén om vilka åtgärder som vidtagits. De informerade om att drifttillståndet för Zorex S.A. hade dragits in den 7 november 2011, att man genomfört särskilda inspektioner av lufttrafikföretaget Alba Star den 24 oktober 2011 utan att allvarigare avvikelser hade upptäckts och de två senaste Safa-inspektionerna inte hade avslöjat några brister. Dessutom hade inspektioner skett av lufttrafikföretaget IMD Airways S.L. den 20 och 24 oktober samt den 3 och 4 november 2011 utan allvarigare brister.

(13) Mot bakgrund av de åtgärder som Aesa vidtagit för att ta itu med de upptäckta säkerhetsbristerna hos spanska lufttrafikföretag, anses det att myndigheterna kontrollerar dessa företags verksamhet tillräckligt för att undvika allvarliga säkerhetsrisker och därför behövs inga ytterligare åtgärder. Under tiden kommer kommissionen tillsammans med Easa att fortsätta att övervaka säkerhetsresultatet för spanska lufttrafikföretag.

Lufttrafikföretag från Albanien

(14) ICAO genomförde en omfattande säkerhetskontroll av Albanien inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP) i december 2009. Kontrollen avslöjade ett stort antal betydande brister när det gäller Albaniens behöriga myndigheters förmåga att utöva tillsynsansvar för flygsäkerheten. Vid tidpunkten för offentliggörandet av ICAO:s slutrapport från denna granskning, ansåg ICAO att mer än 59 % av ICAO-normerna inte hade genomförts. Inom vissa kritiska områden, exempelvis åtgärdande av säkerhetsbrister, var över 80 % av ICAO-normerna inte genomförda. De behöriga albanska myndigheterna har inte heller lyckats lägga fram tillräckliga planer med avhjälpande åtgärder, vilket visas av att ICAO ansåg att mer än 90 % av de avhjälpande åtgärder som myndigheterna lämnade in till ICAO i augusti 2010 inom områdena lagstiftning, organisation, tillstånd, drift, luftvärdighet och undersökningar av olyckor och incidenter var oacceptabla. Myndigheterna har inte heller rapporterat om genomförandet av dessa planer.

⁽¹⁾ EUT L 104, 20.4.2011, s. 10.

(15) I januari 2010 genomförde Easa en omfattande standardiseringsinspektion i Albanien. Den slutgiltiga inspektionsrapporten avslöjade allvarliga brister inom alla områden, som krävde omedelbara åtgärder. Enligt Easa har dock de behöriga albanska myndigheterna (ACAA) lagt fram en omfattande åtgärdsplan som ansågs godtagbar och som man kom överens om den 29 april 2010 samt en serie avhjälpande åtgärder som stegvis ska genomföras till slutet av 2011 samtidigt som omedelbara åtgärder ska vidtas för att ta itu med säkerhetsbristerna. Som ett resultat av flygsäkerhetskommitténs utfrågningar av ACAA i mars⁽¹⁾ och juni 2010⁽²⁾ uppmanades de albanska behöriga myndigheterna att vidta nödvändiga åtgärder för att i rätt tid genomföra de åtgärdsplaner som överenskommit med Easa och prioritera att lösa de brister som leder till försämrad säkerhet om de inte åtgärdas så snart som möjligt. Man betonade i synnerhet att det var ytterst viktigt att skynda på arbetet med att utöka myndighetens kapacitet och säkra att det görs säkerhetstillsyn av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Albanien i enlighet med tillämplig säkerhetslagstiftning och att verkställighetsåtgärder vidtas vid behov.

(16) Easa fortsatte de aktiva samråden med Albanien behöriga myndigheter för att följa upp planerna med de avhjälpande åtgärder som dessa myndigheter presenterat för att åtgärda de betydande brister som Easa konstaterat under den omfattande standardiseringsinspektionen i Albanien i januari 2010. Easa genomförde därför i juli 2011 uppföljningskontroller inom områdena luftvärdighet och luftfart. Slutrapporten från dessa kontroller, som skickades till ACAA dels den 10 augusti, dels den 2 september 2011, visade att planen med avhjälpande åtgärder inte hade genomförts i tid och att det fanns nya brister. I fråga om luftvärdighet fastslår Easa att tre brister från inspektionen i januari 2010 inte åtgärdats av Albanien behöriga myndigheter och att tre andra brister inte heller hade åtgärdats trots att de albanska myndigheterna hävdade motsatsen⁽³⁾. Enligt Easa påverkade fyra av dessa brister säkerheten. Följaktligen har ACAA inte kunnat utöva sitt tillsynsansvar för flygvärdigheten, eftersom ACAA inte har anlitat kvalificerad personal för den uppgiften och eftersom tidigare kontrakt med extern personal, som skulle kompensera för den bristen, gick ut i januari 2011. Det har alltså saknats tillsyn över lagstiftningen om luftvärdighet i Albanien och över innehavarna

av drifttillstånd vid tidpunkten för inspektionen. I fråga om lufttrafik fastslår Easa att fyra brister från inspektionen i januari 2010 inte åtgärdats av Albanien behöriga myndigheter och att två andra brister inte heller hade åtgärdats trots att de albanska myndigheterna hävdade motsatsen⁽⁴⁾. Enligt Easa påverkade fem av dessa brister säkerheten. Följaktligen har Albanien behöriga myndigheter inte kunnat utöva luftfartstillsyn, eftersom ACAA inte har anlitat kvalificerad personal för den uppgiften och eftersom tidigare kontrakt med extern personal, som skulle kompensera för den bristen, har rivits upp. Tillämpningen av lagstiftningen om luftvärdighet i Albanien och översynen av innehavarna av drifttillstånd är alltså vacklande och många säkerhetskritiska element övervakas inte.

(17) Vidare har de behöriga myndigheterna i Italien, som sedan september 2010 driver ett omfattande samarbetsprojekt med de behöriga myndigheterna i Albanien, meddelat att de albanska myndigheterna, på grund av brist på kompetent personal, hittills inte utnyttjat den hjälp som erbjuds för att bygga upp teknisk och administrativ kapacitet.

(18) Mot bakgrund av ovanstående fortsatte kommissionen med aktiva samråd med ACAA och krävde att skriftlig information om säkerhetstillsynen av de lufttrafikföretag som är godkända i Albanien skulle lämnas in senast den 11 oktober 2011. Ytterligare samråd hölls den 21 oktober 2011 med franska och italienska behöriga myndigheter och med stöd från Easa. ACAA bjöds in till flygsäkerhetskommittén och hördes den 9 november 2011. ACAA kunde varken lämna information om vilka åtgärder som vidtagits för att åtgärda de brister som ICAO rapporterat, eller bevis för att de brister som Easa hade upptäckt vid sina standardiseringsinspektioner hade åtgärdats i rätt tid eller var föremål för avhjälpande åtgärder som Easa ansåg tillräckliga. Easa bekräftade att bara ett fåtal åtgärder bedömdes som acceptabla och bara på driftsområdet. De albanska behöriga myndigheterna bekräftade att landet saknar behöriga inspektörer och att de i fråga om tillsynsansvar förlitar sig på enbart tre deltidsanställda externa konsulter som har korttidskontrakt till december 2011. ACAA kunde inte heller visa tillsynens kontinuitet eller att det inte fanns intressekonflikter mellan kontraktsanställda. Inte heller kunde ACAA informera om hur omfattande tillsynen av luftvärdigheten

⁽¹⁾ Skälen 55–58 i förordning (EG) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 30.

⁽²⁾ Skälen 24–30 i förordning (EG) nr 590/2010 av den 5 juli 2010, EUT L 170, 6.7.2010, s. 9.

⁽³⁾ Easas standardiseringsinspektion AIR.AL.06.2011, hänvisningar till brister: AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

⁽⁴⁾ Easas standardiseringsinspektion AIR.AL.06.2011, hänvisningar till brister: F1(d), F5(d), F6(d), F7(c), F9(d), F10(d).

varit och erkände att säkerhetstillsynen legat nere flera månader under 2010 och 2011 beroende på kontraktproblem med dessa experter.

- (19) De behöriga myndigheterna i Albanien uppgav dock att den grundlag som fastställde ACAA ändrades den 10 november 2011 för ökad finansiellt oberoende och för att personalen skulle få bättre anställningsvillkor och för att en internationell anbudsinfördran för tekniskt bistånd under fem år ska anordnas med målet att kontrakt ska undertecknas i början av 2012. Myndigheterna erkände att användningen av externa kontraktsanställda inte ersätter behovet av att rekrytera heltidsanställda kvalificerade inspektörer till myndigheten så att den kan sköta säkerhetstillsynen och sade sig vara beredd att rekrytera sådan personal så snart som möjligt.
- (20) Lufttrafikföretaget Albanian Airlines, som är godkänt i Albanien, bjöds in till flygsäkerhetskommittén och hördes den 9 november 2011 i närvaro av ACAA. Även om drifttillståndet utvidgades den 17 juni 2011 genom tillägget av ett tredje luftfartyg av typen BAE-146 med registrering ZA-MAN, presenterades inga belägg för att de albanska behöriga myndigheterna hade utfört någon förhandskontroll innan de utfärdade luftvärdighetsgodkännandet och innan luftfartyget lades till drifttillståndet. Dessutom, även om drifttillståndet förnyades den 27 juli 2011 av de albanska behöriga myndigheterna, presenterades inga belägg för att myndigheterna hade utfört någon förhandskontroll av luftvärdigheten innan tillståndet förnyades. Även i fråga om driften var förhandskontrollerna begränsade. Trots att Albanian Airlines hade inrättat ett fungerande kvalitetsförvaltningssystem, presenterades inga belägg för att de brister som ACAA och Easa upptäckte under 2011 hade åtgärdats i rätt tid. Det gällde framförallt brister i fråga om driftshandböcker och utbildning av flygbesättningen. ACAA informerade och lämnade den 10 november skriftliga belägg för det omedelbara återkallandet av drifttillståndet för lufttrafikföretaget Albanian Airlines. Flygsäkerhetskommittén noterade detta beslut från de albanska behöriga myndigheterna.
- (21) Lufttrafikföretaget Belle Air, som är godkänt i Albanien, bjöds in till flygsäkerhetskommittén och hördes den 9 november 2011 i närvaro av ACAA. Belle Air angav att av fem luftfartyg i drift är bara ett luftfartyg av typen Boeing DC-9-82 registrerat i Albanien. De övriga luftfartygen av typen Airbus A318/319/320/321 och ATR72 är registrerade i Frankrike med registrering F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG. Belle Air kunde visa att luftfartygen registrerade i Frankrike förvaltas av en organisation för luftvärdighetsförvaltning på kontraktbasis. Organisationen är godkänd av behöriga franska myndigheter som bekräftade luftvärdigheten och att flygbesättningen var godkänd inom ramen för deras säkerhetstillsyn. Belle Air visade också att företaget hade fastställt interna verksamhetskontroller, framförallt genom system för säkerhets- och kvalitetsförvaltning. ACAA informerade och lämnade den 10 november skriftliga belägg för det omedelbara återkallandet av drifttillståndet för luftfartyget Belle Air som hade bedrivit verksamhet med fram till den dagen, och att luftfartyget hade fått omedelbart flygförbud till dess luftfartyget är godkänt. Flygsäkerhetskommittén noterade detta beslut från de albanska behöriga myndigheterna.
- (22) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén är medvetna om de ansträngningar som görs för att reformera det civila luftfartssystemet i Albanien, framförallt inrättandet av ett nytt rättsligt ramverk i linje med internationella och europeiska säkerhetsnormer, de åtgärder som vidtagits för att ta itu med dels de säkerhetsbrister som ICAO, Easa rapporterat, dels de brister som uppmärksammats vid samråden, de åtgärder som ACAA vidtagit samt åtagandet att utan dröjsmål fast anställa kvalificerade inspektörer.
- (23) ACAA begärde även formellt stöd från den behöriga myndigheten i Italien, som skulle ske inom ramen för ett samarbetsavtal mellan dessa myndigheter, för att förstärka ACAA:s administrativa och tekniska kapacitet i fråga om säkerhetstillsyn, framförallt när det gäller luftverksamhet. De italienska behöriga myndigheterna informerade flygsäkerhetskommittén om att de var villiga att omedelbart inleda samarbetet så att ACAA på ett effektivt sätt skulle kunna utöva tillsyn över lufttrafikföretag som ingår i deras ansvarsområde tills ACAA förfogar över den kvalificerade personal som är nödvändig för att de ska kunna sköta uppgiften utan hjälp.
- (24) Mot bakgrund av ovanstående anses, på basis av de gemensamma kriterierna, inga ytterligare åtgärder vara nödvändiga. Medlemsstaterna kommer dock att kontrollera att relevanta säkerhetsnormer verkligen efterlevs genom att prioritera rampinspektioner av luftfartyg från lufttrafikföretag godkända i Albanien enligt förordning nr 351/2008.
- (25) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén uppmanar Albanien att göra betydande framsteg i fråga om att bygga upp ACAA:s tekniska och administrativa kapacitet och uppmanar ACAA att samarbeta fullt ut och öppet med ICAO och Easa för att uppnå snabba och betydande framsteg av genomförandet av tillräckliga handlingsplaner med avhjälpande åtgärder för att ta itu med de konstaterade bristerna. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén kommer att i sinom tid göra en ny bedömning av situationen.

TAAG Angolan Airlines

- (26) I enlighet med förordning (EG) nr 273/2010⁽¹⁾ tillåts TAAG Angolan Airlines, godkänt i Angola, bedriva verksamhet i EU enbart med fyra luftfartyg av typen 737-700 med registrering D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH och D2-TBJ och med tre luftfartyg av typen Boeing 777-200

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 25, se framförallt punkterna 59–68.

med registrering D2-TED, D2-TEE och D2-TEF. TAAG meddelade att förnyelsen av dess flotta innebar att luftfartyg av typen Boeing B747 helt och hållet fasades ut och i juni/juli 2011 ersattes av två luftfartyg av typen Boeing 777-300 med registrering D2-TEG och D2-THE. TAAG begärde att även dessa luftfartyg skulle få flyga i EU.

- (27) TAAG Angolan Airlines inkom med skriftliga redogörelser och hördes av flygsäkerhetskommittén den 9 november 2011. TAAG visade sin förmåga att sköta driften av luftfartyg av typen Boeing B777-200 och 777-300 på ett säkert och tryggt sätt och i rätt tid.
- (28) Angolas behöriga myndigheter (Inavic) bekräftade för flygsäkerhetskommittén, och presenterade även belegg, att utvidgningen av TAAG:s flotta till att även omfatta luftfartyg av typen B777-300 hade godkänts. Vidare meddelade Inavic att tillsyn av lufttrafikföretaget sker regelbundet och att inga säkerhetsbrister upptäckts vid kontrollerna. De pågående undersökningarna av de behöriga myndigheterna av incidenten som skedde i december 2010 över Lissabon och Lunad har inte avslöjat några brister i TAAG:s drift eller underhåll eller lett till några särskilda rekommendationer riktade till företaget.
- (29) De behöriga myndigheterna i Portugal rapporterade att inga säkerhetsbrister hade hittats vid rampinspektioner i Portugal av luftfartyg som drivs av TAAG.
- (30) På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras att TAAG även fortsättningsvis bör få bedriva trafik till EU med ytterligare två luftfartyg av typen Boeing B777-300ER med registrering D2-TEG och D2-TEH som följaktligen bör läggas till i bilaga B. Lufttrafikföretagets flygverksamhet till Europeiska unionen bör dock fortsatt bli föremål för lämpliga kontroller för att säkerställa att gällande säkerhetsnormer följs genom prioritering av regelbundna rampinspektioner av dess luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Al Wafeer Air

- (31) Till följd av Easas analys av resultaten av Safas rampinspektioner⁽¹⁾ som utförts på luftfartyg som lufttrafikföretaget Al Wafeer Air, godkänt i Saudi-Arabien, använder för flygningar till EU, som avslöjade upprepad allvarlig bristande överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer, inledde kommissionen formella samråd med Saudi-Arabien behöriga myndigheter den 5 augusti 2011. Myndigheterna meddelade den 14 september att drifttillståndet för Al Wafeer Air hade dragits in och lovade att driften skulle återupptas först när det fanns garantier för att de brister som upptäckts via Safa-

programmet hade åtgärdats. Kommissionen kommer att fortsätta sina samråd med de behöriga myndigheterna i Saudi-Arabien för att följa upp fallet.

Pakistan International Airways

- (32) Den 8 september 2011 inledde kommissionen samråd med de behöriga myndigheterna i Pakistan för att åtgärda de brister inom området luftvärdighet som gjorts vid flera rampinspektioner⁽²⁾ av luftfartyg som sedan september 2010 används av Pakistan International Airways PIA för flygningar till EU. Dessa samråd inleddes som ett resultat av en analys av dessa Safa-inspektioner som utförts av Easa, framförallt en Safa-inspektion som utfördes av de franska behöriga myndigheterna⁽³⁾ av ett luftfartyg av typen Airbus A310 med registrering AP-BGO som ledde till att luftfartyget bogserades tomt till Pakistan för att få felan åtgärdade.
- (33) I sitt svar av den 17 september 2011 lämnar Pakistans behöriga myndigheter (PCAA) information om vilka åtgärder de vidtagit för att komma tillrätta med de konstaterade bristerna. Svaret innehöll detaljer av en plan med avhjälpande åtgärder, som tagits fram av PIA, och som innehöll 15 specifika åtgärder som lufttrafikföretaget planerade att vidta. De flesta av dem skulle ha genomförts före den 30 oktober 2011.
- (34) Den 31 oktober 2011 uppdaterade PCAA kommissionen om hur långt PIA kommit i fråga om att genomföra planen med avhjälpande åtgärder och om åtgärder som vidtagits av PCAA. Av de 15 åtgärder som ingår i PIA CAP hade åtta genomförts och resterande sju skulle vara klara senast den 15 december 2011. PCAA hade infört ett program med tretton punkter som omfattar säkerhetskulturen hos PIA, luftvärdigheten hos deras luftfartyg samt åtgärder för att uppnå systematiska förbättringar hos företaget.
- (35) Medlemsstaterna uppmuntrar kommissionen att fortsätta sina samråd med de behöriga pakistanska myndigheterna och med lufttrafikföretaget för att se till att eventuella avhjälpande åtgärder är hållbara på lång sikt. Medlemsstaterna kommer fortsättningsvis att kontrollera att Egypt

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993.

⁽²⁾ AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-24, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721, LBA/D-2011-1003

⁽³⁾ DGAC/F-2011-1811.

Air uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008. Men om dessa inspektioner visar att PIA:s åtgärder inte är tillräckliga för att åtgärda säkerhetsbristerna, måste kommissionen handla för att minimera säkerhetsrisker.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (36) Till följd av två analyser av Easa av uppgifter från Safa-inspektioner av vilka det framgick att flera lufttrafikföretag i Ryssland fortsatte att uppvisa fler än en allvarlig brist per inspektion samt det faktum att vissa av dessa luftfartyg varit inblandade i dödsolyckor under 2011, genomförde kommissionen samråd med ryska behöriga myndigheter (Federal Air Transport Agency – Fata) inom ramen för det toppmöte mellan EU och Ryssland om luftfart som organiserades i Sankt Petersburg den 12 och 13 oktober 2011.
- (37) För att kunna få fram detaljerad information om säkerhetsresultat hos lufttrafikföretag som bedriver verksamhet till unionen och säkerheten hos vissa typer av luftfartyg från ryska lufttrafikföretag som varit inblandade i dödsolyckor i Ryssland under 2010 och 2011 hölls ytterligare samråd med dessa myndigheter den 27 oktober. Vid dessa samråd hördes även två lufttrafikföretag som godkänts av myndigheterna (VIM AVIA (VIM AIRLINES) och TATARSTAN AIRLINES) av kommissionen, Easa, Eurocontrol och en medlemsstat.
- (38) Vid dessa samråd meddelade Fata att vissa typer av luftfartyg, Tupolev TU-134, Tupolev TU-154B2 och TU-154M, som några ryska lufttrafikföretag bedriver verksamhet med hade omfattats av olika åtgärder, till exempel i fråga om deras luftvärdighet, obligatorisk information om luftvärdigheten hos monterad utrustning, samt drift-rutiner. Fata informerade även kommissionen om att viss utrustning som är obligatorisk på internationella flygningar (GPWS/TAWS) kommer att bli obligatorisk även för inhemska flygningar inom Ryssland från och med den 1 januari 2012.
- (39) Vid mötet med flygsäkerhetskommittén den 8 november 2011 informerade Fata om följande verkställighetsåtgärder som hade vidtagits för lufttrafikföretag som myndigheten utövar tillsyn över:
- (a) Följande tolv lufttrafikföretag som bedriver kommersiella lufttransporter till unionen har fått sina drifttillstånd indragna:
- 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (ICAO-beteckning UKU), återkallelse den 2 mars 2011, MOSKVA (ICAO-beteckning MOA) återkallelse den 23 mars 2011, AVIAL NB (ICAO-beteckning NVI), återkallelse den 15 juli 2011, AVIAENERGO (ICAO-beteckning ERG), återkallelse den 18 juli 2011, CONTINENT (ICAO-beteckning CNE), återkallelse den 2 augusti 2011 i samband med uttalanden från berörda operatörer.
 - RUSAIR (ICAO-beteckning CGI), återkallelse den 13 juli 2011 på grundval av fakta efter olyckan den 20 juni 2011 med luftfartyget av typen TU-134 som lufttrafikföretaget bedrev verksamhet med.
 - YAK SERVICE (ICAO-beteckning AKY), återkallelse den 23 september 2011 på grundval av fakta efter olyckan den 7 september 2011 med luftfartyget av typen YAK-42 som lufttrafikföretaget bedrev verksamhet med och resultaten av en inspektion av lufttrafikföretaget som Fata utförde den 22 september 2011.
 - AEROSTARZ (ICAO-beteckning ASE), återkallelse den 28 oktober 2011, AVIANOVA (ICAO-beteckning VNV), återkallelse den 10 oktober 2011, KAVMINVODYAVIA (ICAO-beteckning MVD), återkallelse den 27 september 2011 mot bakgrund av resultaten från inspektioner av dessa lufttrafikföretag av Fata den 20 oktober 2011, den 4 oktober 2011 och den 27 september 2011.
 - SKY EXPRESS (ICAO-beteckning SXR), återkallelse den 31 oktober 2011 som ett resultat av industriella indikatorer, företagets finansiella tillstånd samt resultaten av en inspektion av lufttrafikföretaget som Fata utförde den 6 oktober 2011.
 - AERORENT (ICAO-beteckning), återkallelse den 7 november 2011 efter det att godkännandekraven inte hade följt och resultaten av en inspektion av lufttrafikföretaget som Fata utförde den 27 september 2011.
- (b) Följande sex lufttrafikföretag som bedriver kommersiella lufttransporter till unionen har fått sina drifttillstånd ändrade genom tillägg av driftsrestriktioner genom direktiv från Fata den 2 november 2011:
- AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA och VIM AVIA (VIM AIRLINES).
- (40) I fråga om resultaten från vissa operatörer – Yakutia and Tatarstan Airlines – vars verksamhet kontinuerligt har övervakats sedan 2007 och som frågades ut av kommissionen och ledamöter i flygsäkerhetskommittén i april 2008, uppmärksammade kommissionen Fata på resultaten från Easas analys av de Safa-rampinspektioner som

visar att vissa svagheter i fråga om luftvärdighet och drift inte har rättats till genom de avhjälpande åtgärderna. Fata meddelade att man hade begärt av de behöriga regionala myndigheterna med tillsynsansvar för dessa lufttrafikföretag att de skulle undersöka resultaten från Safa-inspektionerna och se till att lufttrafikföretagen genomförde lämpliga avhjälpande åtgärder för att åtgärda upptäckta brister.

(41) Bägge lufttrafikföretagen hördes av flygsäkerhetskommittén den 8 november 2011 då de kunde visa att de åtgärdade de brister som upptäckts vid Safa-rampinspektioner. De hävdade även att de hade avbrutit flygverksamheten till unionen som ett resultat av Fatas beslut den 2 november 2011.

(42) I fråga om lufttrafikföretaget VIM AVIA (VIM AIRLINES) uppmärksammade kommissionen Fata på två frågor som gav anledning till farhågor om företagets efterlevnad av relevanta säkerhetsnormer. Frågorna gällde dels korrespondens från franska behöriga myndigheter till Fata som uppföljning av en inspektion på en fransk flygplats⁽¹⁾ där man upptäckte flera allvarliga säkerhetsbrister som ledde till att luftfartyget fick startförbud och att myndigheterna beslöt att returflygning skulle ske som överföringsflygning. Vidare återkallades den 24 maj 2011 det underhållsgodkännande som Easa utfärdat (EASA 145.0410) efter det att det hade dragits in den 24 september 2010 mot bakgrund av att VIM AVIA (VIM AIRLINES) inte hade åtgärdat bristerna i enlighet med tillämplig lagstiftning⁽²⁾. De icke åtgärdade brister som ledde till att underhållsgodkännandet återkallades bekräftade de brister i fråga om luftvärdighet som uppmärksammats vid flera Safa-inspektioner vid flygplatser i unionen⁽³⁾, främst de som rörde upptäckta brister eller skador samt kända defekter och skador som varken bedömts eller övervakats samt skador eller defekter som låg utanför acceptabla underhållsgränser.

(43) Vid sin redogörelse inför flygsäkerhetskommittén kunde VIM AVIA (VIM AIRLINES) inte visa att lufttrafikföretaget

förfogar över ett fungerande säkerhetsförvaltningssystem som gör att operatören på ett korrekt sätt kan upptäcka, utvärdera, hantera och kontrollera risker så att en säker drift kan garanteras. VIM AVIA (VIM AIRLINES) hävdade att de avbrutit flygverksamheten till unionen som ett resultat av Fatas beslut den 2 november 2011.

(44) Genom information från Eurocontrol har flygsäkerhetskommittén erfarit att samtliga tre lufttrafikföretag – VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA och TATARSTAN AIRLINES har bedrivit flygverksamhet till unionen även efter den 2 november 2011. Flygsäkerhetskommittén informerades också om att ett lufttrafikföretag, AERO RENT, vars drifttillstånd återkallats av Fata, genomförde kommersiella flygningar från EU efter dagen för beslutet om återkallande.

(45) Mot bakgrund av detta begärde kommissionen omedelbara förklaringar från Fata för att få garantier för att de olika verkställighetsåtgärderna, till exempel återkallande av drifttillstånd och införande av driftsrestriktioner i fråga om ryska lufttrafikföretag, verkligen efterlevs.

(46) Efter att ha granskat den dokumentation som lufttrafikföretaget lämnat in och ha lyssnat på företagets presentation för flygsäkerhetskommittén, tvivlar kommissionen och flygsäkerhetskommittén på att VIM AVIA (VIM AIRLINES) är kapabel att återuppta verksamhet till Europeiska unionen tills de har fått nödvändiga verifierade belegg för att företaget fullt ut har genomfört hållbara avhjälpande åtgärder som svar på brister upptäckta vid Safa-inspektioner och Fatas kontinuerliga övervakning.

(47) Den 10 november 2011 begärde kommissionen information från Fata för att senast den 14 november få försäkringar om att de berörda luftföretagens verksamhet till unionen begränsades tills de hade visat att de på ett hållbart sätt löst alla brister dels från Safa-inspektioner, dels från Fatas kontinuerliga övervakning. Fata lämnade den 14 november in verifierade belegg för att verksamheten för lufttrafikföretaget VIM AVIA (VIM AIRLINES) till den 12 april 2012 kommer att begränsas och att verksamheten för de övriga fem ryska lufttrafikföretagen är begränsad tills de har visat för Fata att de har åtgärdat alla säkerhetsbrister som upptäckts vid Safa-rampinspektioner. Fata bekräftade även att de vidtog nödvändiga åtgärder för att se till att alla lufttrafikföretag som är föremål för drifts begränsningar följer Fatas beslut.

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-2145.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003, EUT L 315, 28.11.2003, s. 1

⁽³⁾ SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027 ENAC-IT-2011-0180 SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAA-HUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510 AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649 LBA/D-2011-0594 CAA-NL-2011-0143 DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796 CAA-NL-2011-0141 SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020 ENAC-IT-2011-0103 GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689; HCAAGR-2010-0414

(48) Mot bakgrund av den information Fata lämnat in anses det för närvarande, i enlighet med de gemensamma kriterierna, att det inte behövs ytterligare åtgärder i fråga om VIM AVIA (VIM AIRLINES). I mars 2012 kommer kommissionen i flygsäkerhetskommittén att på nytt granska detta lufttrafikföretags resultat.

(49) Flygsäkerhetskommittén vill fortsätta att föra en konstruktiv dialog med Fata om alla ärenden som rör säkerhet. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén kommer att noga övervaka resultaten från de lufttrafikföretag vars verksamhet till unionen har begränsats av Fata för att säkerställa att de återupptar sin verksamhet först när de visat att de åtgärdat alla brister som upptäckts vid rampinspektioner i EU. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén kommer genom tekniska samråd med Fata fortsätta att hitta hållbara lösningar på säkerhetsbrister som upptäckts vid Safa-rampinspektioner. Samtidigt kommer medlemsstaterna att kontrollera att ryska lufttrafikföretag uppfyller relevanta säkerhetsnormer genom prioritering av rampinspektioner av luftfartyg som tillhör dessa lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008 och kommissionen kommer att noga övervaka de åtgärder som lufttrafikföretagen vidtar.

Jordan Aviation

(50) På basis av en analys av resultaten från Safa-inspektioner som sedan 2010 utförts av vissa lufttrafikföretag certifierade i Hashemitiska konungariket Jordanien, inledde kommissionen samråd med de behöriga myndigheterna för civil luftfart i Hashemitiska konungariket Jordanien (Carc) den 1 september 2012. Samrådet syftade till att kommissionen skulle få garantier för att de säkerhetsbrister som påtalades vid dessa Safa-inspektioner hade åtgärdats på ett hållbart sätt och, om så inte var fallet, att lämpliga åtgärder hade vidtagits för att minska de upptäckta säkerhetsriskerna.

(51) Carcs svar av den 19 september 2011 innehöll inga klara belägg för att de berörda lufttrafikföretagen hade genomfört avhjälpande och förebyggande åtgärder. Bristen på information om analysen av de underliggande orsakerna till säkerhetsbristerna och allt sämre resultat från Safa-inspektionerna som observerats i fråga om flera lufttrafikföretag godkända i Hashemitiska konungariket Jordanien ger upphov till frågan om de behöriga myndigheterna är kapabla att genomföra kontinuerlig tillsyn av de lufttrafikföretag som certifierats av myndigheterna.

(52) Kommissionen begärde ytterligare information den 6 oktober 2011 och bjöd in Carc till ett möte i Bryssel den 21 oktober 2011 för att klargöra ovanstående frågor.

Under detta möte beskrev Carc flera åtgärder som dess myndighet hade inlett i september 2011 för att förbättra tillsynen av lufttrafikföretag som är godkända i Jordanien och se till att resultaten av rampinspektioner som utförts inom ramen för Safa beaktas vid tillsynen av jordanska lufttrafikföretag så att säkerhetsbrister som upptäckts vid dessa inspektioner åtgärdas på ett hållbart sätt. Vid mötet gavs dock inga tillfredsställande upplysningar om lufttrafikföretaget Jordan Aviations säkerhetsresultat.

(53) När det gäller Jordan Aviation pekar Safa-rapporten på betydande brister i förvaltningen av luftvärdighet och drift av luftfartyg av typen Boeing B-767. Det gäller framförallt en Safa-inspektion av B767 med registrering JY-JAG i Frankrike⁽¹⁾ där man upptäckte allvarliga luftvärdighetsbrister som ledde till att luftfartyget gjorde en tom överflygning för underhåll. Antalet brister vid varje Safa-inspektion, samt att säkerhetsbristerna kvarstår sedan 2010, visar att det finns allvarliga säkerhetsproblem. Detta har lett till att Carc och operatören Jordan Aviation bjöds in för att lämna redogörelser för flygsäkerhetskommittén i november 2011.

(54) Under utfrågningen genomförd av flygsäkerhetskommittén den 9 november 2011, erkände Carc och Jordan Aviation de fördelar som fanns med samråden med kommissionen, biträdd av Easa och medlemsstaterna. Samråden sporrade bägge organisationerna att fastställa en åtgärdsplan med avhjälpande åtgärder för att ta itu med de säkerhetsbrister som upptäckts vid Safa-inspektionerna och med de svagheter som framkommit under deras interna kontroller. Kommittén är medveten om de ansträngningar som gjorts för att hitta hållbara lösningar på säkerhetsbristerna och noterade Carcs och Jordan Aviations åtagande att genomföra sina planer.

(55) Kommittén välkomnar visserligen lufttrafikföretagets steg i rätt riktning, men tvivlar samtidigt på Jordan Aviations förmåga att mildra säkerhetsriskerna kopplade till den kommersiella driften av luftfartyget av typen Boeing B-767. Med tanke på det stora antalet upprepade säkerhetsbrister som upptäckts vid rampinspektioner av luftfartyg av typen Boeing B-767 som Jordan Aviation bedriver verksamhet med och företagets bristande förmåga att genomföra en avhjälpande och förebyggande åtgärdsplan, samt avsaknaden av tillräcklig säkerhetstillsyn från Carcs sida, anses det, på basis av de gemensamma kriterierna, att Jordan Aviation böra införas i bilaga B. Vidare bör

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-269.

dess verksamhet begränsas så att inga luftfartyg av typen Boeing B-767 får användas. Lufttrafikföretaget bör tillåtas flyga in i unionen med andra typer av luftfartyg som finns på företagets drifttillstånd enligt bilaga B.

- (56) Medlemsstaterna uppmuntrar kommissionen att fortsätta sina samråd med de behöriga myndigheterna i Hashemitiska konungariket Jordanien för att se till att internationella säkerhetsnormer tillämpas på ett effektivt sätt av dessa myndigheter och att eventuella avhjälpande och förebyggande åtgärder som vidtas av alla berörda lufttrafikföretag är hållbara på lång sikt. Under tiden ska medlemsstaterna fortsätta att genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.
- (57) Kommissionen är beredd att stödja insatserna från Carc och Jordan Aviation genom ett kontrollbesök tillsammans med medlemsstaterna och Easa. Vid besöket ska man kontrollera Jordan Aviations säkerhetsresultat samt de framsteg Carc gjort i fråga om tillsynen av lufttrafikföretag som är godkända i Hashemitiska konungariket Jordanien.

Rollins Air

- (58) Kommissionen inledde formella samråd med företaget Rollins Air som godkänts av behöriga myndigheter i Honduras efter information från behöriga myndigheter i Frankrike om att de beslutat att inte utfärda trafikrättigheter för Rollins Air i avvaktan på att de säkerhetsbrister som upptäcktes vid en teknisk bedömning av det tekniska frågeformuläret skulle åtgärdas, och ytterligare information från Rollins Air som skulle ligga till grund för att få landningstillstånd (utfärdande av en så kallad Safastandardrapport).
- (59) Företaget uppmanades att klargöra följande frågor och den 8 november 2011 genomföra redogörelser för flygsäkerhetskommittén: a) bevis för att ett flygdataanalysprogram som uppfyller ICAO-bestämmelserna har införts, b) bevis för att Frankrike inklusive dess utomeuropeiska territorier ingick i de områden som godkänts för drift med luftfartyg av typen L1011-500 med registrering HR-AVN, enligt godkännande av Frankrikes behöriga myndighet, c) bevis för att de piloter som deltog i den avsedda flygningen under den senaste 12-månadersperioden hade klarat kompetenskontrollen och d) att flygsättningen som lufttrafikföretaget föreslog var äldre än ICAO:s godkända åldersgränser.
- (60) Varken Rollins Air eller den behöriga myndigheten i Honduras (DGAC) närvarade vid flygsäkerhetskommitténs möte. DGAC hade gett fullmakt åt Honduras representation till Konungariket Belgien att underrätta flygsäkerhetskommitténs om myndighetens officiella hållning

den 9 november 2011. Enligt hållningen inledde DGAC ett förfarande för att avbryta registreringen av luftfartyg HR-AVN i Honduras nationella register, dessutom tillåts Rollins Air inte längre bedriva verksamhet med det luftfartyget. Rollins Air bedriver dock verksamhet med fler luftfartyg av den typen och ingen information lämnades om ovanstående frågor.

- (61) Kommittén beaktade att Honduras av den amerikanska federala luftfartsmyndigheten FAA är klassificerat i kategori 2 i dess IASA-program, vilket indikerar systematiska brister hos Honduras behöriga myndigheter när det gäller att utöva tillsyn och certifiering i fråga om lufttrafikföretag som ingår i deras ansvarsområde.
- (62) Följaktligen, och på basis av de gemensamma kriterierna, anses det att Rollins Air bör föras in i bilaga A i avvaktan på att man lämnar in belegg för att man åtgärdat bristerna i rapporten från de franska myndigheterna.

Lufttrafikföretag från Republiken Kongo

- (63) De behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo (ANAC) meddelade att man utfärdade ett nytt drifttillstånd för lufttrafikföretaget Equatorial Congo Airlines S.A. den 23 september 2011, dock utan att visa att godkännandet och tillsynen av detta lufttrafikföretag fullt ut överensstämmer med gällande internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Equatorial Congo Airlines S.A. bör införas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

- (64) Det finns verifierade belegg för att de behöriga myndigheterna i Republiken Kongo (AAC) utfärdade ett nytt drifttillstånd till lufttrafikföretaget Stellar Airways, däremot finns det inga belegg för att godkännandet och tillsynen av detta lufttrafikföretag fullt ut överensstämmer med gällande internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Stellar Airways bör införas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Filippinerna

- (65) Kommissionen informerades om att de behöriga myndigheterna i Filippinerna (CAAP) skulle ha utfärdat ett nytt drifttillstånd för lufttrafikföretag som Aeromajestic och Interisland Airlines. Kommissionen skickade den 26 oktober 2011 en begäran om information om giltigheten hos företagets tillstånd. Myndigheterna har inte svarat och har inte heller kunnat visa att deras godkännande eller tillsyn överensstämmer med gällande internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag bör införas i bilaga A.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

(66) 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 19 april 2011 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).

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna i enlighet med fördragen.

Utfärdad i Bryssel den 21 november 2011.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Joaquín ALMUNIA
Vice ordförande

BILAGA A

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänt	VRB	Republic of Rwanda
Alla lufttrafikföretag 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	Okänt	PIR	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som införts i bilaga B, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Okänd	Republiken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
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	Okänt	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	N/A	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS.	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
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			Demokratiska republiken Kongo

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	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	Okänd	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
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
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från rege- ringen (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
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	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	Okänt	DAO	Djibouti

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Okänt	CEL	Ekvatorialguinea
EGAMS	Okänt	EGM	Ekvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Ingen uppgift	Ekvatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ingen uppgift	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE 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
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänd	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänd	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänd	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Okänd	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänd	Republiken Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänd	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänd	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänd	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänd	Republiken Indonesien

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
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 luftrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiken Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republiken Kazakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republiken Kazakstan

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republiken Kazakstan
Alla luftrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	36	AZZ	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Republiken Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiken Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN AIRLINE	Okänt	KGA	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	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	010/MTAC/ANAC-G/DSA	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
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Moçambique
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republiken Moçambique

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	Republiken Moçambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
HELICOPTEROS CAPITAL	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
CFA MOZAMBIQUE	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
SAFARI AIR	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
CFM-TTA SA	07 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
AERO-SERVICOS SARL	08 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
VR CROSPRAYERS LDA	06 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROMAJESTIC	Okänt	Okänd	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	Okänt	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Okänd	Republiken Filippinerna
CM AERO	4AN2000001	Okänd	Republiken Filippinerna
CORPORATE AIR	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Okänd	Republiken Filippinerna
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Okänd	Republiken Filippinerna
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Okänd	Republiken Filippinerna
HUMA CORPORATION	2009014	Okänd	Republiken Filippinerna
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Okänd	Republiken Filippinerna
INTERISLAND	Okänt	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
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 AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Okänd	Republiken Filippinerna
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republiken Filippinerna

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
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.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
YOKOTA AVIATION, INC.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
ZENITH AIR, INC.	2009012	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Republiken Filippinerna
Alla luftrafikföretag 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
Alla luftrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänt	ORJ	Sierra Leone

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänd	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS	Okänt	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	Okänt	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	Okänt	SZL	Swaziland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAGA B

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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
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	ABS	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 B-767; 4 luftfartyg av typen B-757; 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 MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen Boeing B-737-300, 2 luftfartyg av typen ATR 72-500, 1 luftfartyg av typen ATR 42-500, 1 luftfartyg av typen ATR 42-320 och 3 luftfartyg av typen DHC 6-300	Hela flottan förutom 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republiken Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan förutom LET 410 UVP	Hela flottan förutom D6-CAM (851336)	Komorererna

⁽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 drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan förutom TR-LHP	Republiken Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom 14 luftfartyg av typen A-300, 8 luftfartyg av typen A-310, 1 luftfartyg av typen B-737	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
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Hashemitiska konungariket Jordanien	Hela flottan förutom 8 luftfartyg av typen Boeing B-737, 2 luftfartyg av typen Airbus A-310, 1 luftfartyg av typen Airbus A-320	Hela flottan förutom JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Hashemitiska konungariket Jordanien
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom 1 luftfartyg av typen Challenger CL-601, 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon Republiken Sydafrika

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbo-lagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom 5 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiken Angola

(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.