

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1146/2012

av den 3 december 2012

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 funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 4 ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 ⁽³⁾ 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 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 ⁽⁴⁾.

- (5) Flygsäkerhetskommittén har fått uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd som inlett inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och dess genomförandeförordning (EG) nr 473/2006 ⁽⁵⁾ med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag i följande stater: Algeriet, Aruba, Bangladesh, Burkina Faso, Kamerun, Centralafrikanska republiken, Kina, Komorerna, Kuba, Curaçao, Egypten, Etiopien, Georgien, Guinea-Bissau, Lesotho, Malawi, Mali, Nepal, Pakistan, Ryssland, Sint Martins, Ukraina, Jemen, Eritrea, Libyen, Afghanistan, Angola, Benin, Kongo, Demokratiska republiken Kongo, Djibouti, Nordkorea, Ekvatorialguinea, Gabon, Ghana, Honduras, Indonesien, Iran, Jordanien, Kazakstan, Kirgizistan, Liberia, Madagaskar, Mauretanien, Moçambique, Filippinerna, Rwanda, São Tomé och Príncipe, Sierra Leone, Sudan, Surinam, Swaziland, Venezuela och Zambia.
- (6) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om resultaten av Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) analys av granskningsrapporter inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP-programmet). Medlemsstaterna uppmanades att prioritera rampinspektioner av lufttrafikföretag med licens i stater för vilka Icao har konstaterat allvarliga säkerhetsproblem eller vars system för säkerhetstillsyn enligt Easas slutsatser har allvarliga brister. Utan hinder av de samråd som kommissionen håller inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005, kommer detta att göra det möjligt att få ytterligare information om säkerhetsnivån när det gäller lufttrafikföretag med licens i dessa stater.
- (7) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om resultaten av analyser av rampinspektioner utförda inom ramen för programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa-programmet) i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 ⁽⁶⁾.
- (8) Easa har inför flygsäkerhetskommittén presenterat de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkas av åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om de förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och intensifierat samarbete som har gjorts i syfte att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet att åtgärda fall där tillämpliga internationella normer inte följs. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och Easa.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 143, 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.

⁽⁴⁾ EUT L 373, 31.12.1991, s. 4.

⁽⁵⁾ EUT L 84, 23.3.2006, s. 8.

⁽⁶⁾ EUT L 296 25.10.2012, s. 1.

- (9) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (10) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

Europeiska unionens flygbolag

- (11) Till följd av Easas analys av information från Safa-rampinspektioner som utförts på luftfartyg tillhörande vissa EU-lufttrafikföretag, från standardiseringsinspektioner som Easa utfört samt från specifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerats om dessa åtgärder. Grekland informerade om att drifttillståndet för Sky Wings hade dragits in, eftersom godkännandet av bolagets förvaltningsorganisation för kontinuerlig luftvärdighet (continuous airworthiness management organisation, CAMO) hade dragits in den 7 oktober 2012. Luxemburg informerade om att drifttillståndet för Strategic Airlines återkallades den 8 oktober 2012 och att företaget hade upphört att existera. Spanien informerade om att lufttrafikföretaget IMD Airways hade genomfört avhjälpande åtgärder och att det fortfarande står under utökad övervakning. Slovenien informerade om att drifttillståndet för Linxair Business Airlines återkallades den 2 oktober 2012.

Air Algérie

- (12) Med beaktande av resultaten från rampinspektionerna som utfördes under 2008 och 2009 inom ramen för Safa-programmet på det luftfartyg som Air Algérie bedriver verksamhet med, inledde kommissionen formella samråd med Algeriets behöriga myndigheter (DACM) i december 2009 i enlighet med förordning (EG) nr 590/2010⁽¹⁾ och förordning (EG) nr 1071/2010⁽²⁾. Dessa formella samråd ledde till tillfredsställande lösningar för att avhjälpa säkerhetsbrister på kort sikt samt till utveckling av en gedigen plan med avhjälpande och förebyggande åtgärder från DACM:s och lufttrafikföretaget Air Algéries sida som ska leda till hållbara lösningar. Säkerhetsnivån hos Air Algérie fortsatte att verifieras genom resultaten från Safa-programmet och månatliga rapporter från DACM till kommissionen om resultatet av övervakningen av lufttrafikföretaget samt om hur långt genomförandet av ovannämnda åtgärdsplaner med avhjälpande och förebyggande åtgärder kommit.
- (13) Mot bakgrund av den goda utveckling som framgår av resultaten av Safa-inspektionerna sedan november 2010, frånvaron av allvarliga säkerhetsbrister och genomförandet av avhjälpande och förebyggande åtgärder enligt planen, beslöt kommissionen i juli 2012 att avsluta de formella samråden med DACM i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Comlux Aruba NV.

- (14) I februari 2012 förband sig Arubas behöriga myndigheter att införa ändringar i sitt nationella rättssystem och vidta administrativa åtgärder gentemot Comlux Aruba så att den operativa kontrollen av Comlux Aruba från och med den 1 augusti 2012 skulle utövas från Aruba.
- (15) Den 15 oktober 2012 genomförde kommissionen, Easa och vissa medlemmar i flygsäkerhetskommittén samråd i Bryssel med Arubas behöriga myndighet för att få den senaste informationen i frågan. Myndigheterna informerade om och lade fram bevis på att man ändrat lagsiftningen om flygverksamhet för att skärpa kraven på fastställandet av huvudsakligt verksamhetsställe i Aruba. Myndigheterna bekräftade även att den operativa kontrollen av Comlux Aruba NV nu skedde från Aruba. Det har dessutom skett förändringar av lufttrafikföretagets organisation och i fråga om ansvarsfrågor. Vidare har drifttillståndet begränsats till ett luftfartyg av typen B767. Tillståndet kommer att förnyas årligen under förutsättning att tillsynen av de organisatoriska förändringarna visar att de verkligen skett.
- (16) Kommissionen noterade det arbete som redan utförts av myndigheterna i Aruba och uppmuntrar dem att fortsätta ansträngningarna för att förstärka tillsynen av den civila luftfarten i enlighet med internationella säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Republiken Kongo

- (17) Lufttrafikföretag godkända i Republiken Kongo har ingått i bilaga A sedan november 2009. Kommissionen och Easa genomförde den 12 oktober 2012 ett möte med Republiken Kongos behöriga myndigheter (Anac). Under mötet presenterade Anac uppgifter om hur långt man kommit i arbetet med att avhjälpa de säkerhetsbrister som konstaterats av Icao vid den översyn som skedde 2008 inom ramen för det allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP-programmet).
- (18) Anac lade fram bevis för kommissionen på att drifttillståndet för Société Nouvelle Air Congo hade löpt ut och bekräftade att företaget hade upphört med sin verksamhet. På grundval av de gemensamma kriterierna bör företaget därför strykas från bilaga A.
- (19) Anac har lämnat handlingar till kommissionen som styrker att drifttillstånd har beviljats följande lufttrafikföretag: Canadian Airways' Congo, Émeraude, Equajet och Mistral Aviation. Anac har emellertid inte lämnat handlingar som styrker att säkerhetstillsynen av dessa lufttrafikföretag garanteras i enlighet med internationella säkerhetsnormer, och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det att dessa lufttrafikföretag bör föras in i bilaga A.

⁽¹⁾ EUT L 170, 6.7.2010, s. 9.

⁽²⁾ EUT L 306, 23.11.2010, s. 44.

(20) Kommissionen noterade det arbete som redan utförts av myndigheterna i Republiken Kongo och uppmuntrar dem att fortsätta ansträngningarna för att få till stånd en tillsyn av civil luftfart i enlighet med internationella säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

(21) Lufttrafikföretag godkända i Demokratiska republiken Kongo har ingått i bilaga A sedan mars 2006 ⁽¹⁾. De behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo har tagit initiativ för att återuppta samråd med kommissionen och Easa och är fast beslutna att genomföra en noggrann genomgång och en komplett översyn av luftfartsindustrin samt av den nationella tillsynsmyndigheten.

(22) De behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo informerade om att ett drifttillstånd hade beviljats följande lufttrafikföretag: Air Fast Congo, Fly Congo, Katanga Express, Katanga Wings, Mango Airlines och Will Airlift. Anac har emellertid inte lämnat handlingar som styrker att säkerhetstillsynen av dessa lufttrafikföretag garanteras i enlighet med internationella säkerhetsnormer, och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det att dessa lufttrafikföretag bör föras in i bilaga A.

(23) De behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo har inte lämnat bevis för att övriga lufttrafikföretag som nämns i bilaga A har upphört med sin verksamhet. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag även fortsättningsvis ska ingå i bilaga A.

(24) Kommissionen noterade det arbete som redan utförts av de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo och uppmuntrar dem att fortsätta ansträngningarna för att få till stånd en tillsyn av civil luftfart i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Kommissionen är samtidigt besluten att ytterligare utveckla den konstruktiva dialog som nyligen återupptogs.

Lufttrafikföretag från Curaçao och Sint Maartins

(25) Icao genomförde en granskning av Nederländska Antillerna ⁽²⁾ 2008 och upptäckte allvarliga brister i säkerhets-

tillsynen. Framförallt saknade landets behöriga myndigheter tillräcklig teknisk personal för att kunna utföra sin säkerhetstillsyn av besättningens certifikat, drift av luftfartyg, flygtrafiktjänster och flygplatser.

(26) Efter en bedömning i september 2011 utförd av Förenta staternas federala luftfartsmyndighet (FAA) inom ramen för Iasa-programmet, nedgraderades Curaçao och Sint Maartins från kategori 1 till kategori 2, eftersom FAA anser att de inte uppfyller internationella säkerhetsnormer i tillräcklig utsträckning.

(27) Slutligen avslöjade rampinspektioner under överinseende från Safa-programmet ⁽³⁾ under perioden maj 2011–maj 2012 en felfrekvens på fler än ett allvarligt fel per inspektion.

(28) Detta ledde till att kommissionen inledde samråd med de behöriga myndigheterna i Curaçao och Sint Maartins och i juli 2012 skrev till dem och begärde uppgifter om vilka avhjälpande åtgärder som hade vidtagits eller planerades. Samråden pågår.

(29) De behöriga myndigheterna i Curaçao och Sint Maartins svarade kommissionen och lämnade en detaljerad beskrivning av pågående avhjälpande åtgärder och vilka som planerats för att ta itu med de säkerhetsbrister som upptäcktes vid Icaos och FAA:s granskning.

(30) Nederländerna informerade flygsäkerhetskommittén om att de gav tekniskt stöd till både Curaçao och Sint Maartins för att bistå dem i deras arbete att inrätta ett system för säkerhetstillsyn som uppfyller Icaos normer.

(31) Kommissionen noterar de åtgärder som vidtagits av Curaçao och Sint Maartins behöriga myndigheter och uppmuntrar dem att med bestämdhet fortsätta med sina insatser för att komma tillrätta med bristerna i sitt system för tillsyn av luftfartssäkerhet. Om de misslyckas, måste kommissionen vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005. Genom prioriterade rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet kommer medlemsstaterna att fortsätta att noggrant övervaka att de avhjälpande åtgärderna ger resultat.

⁽¹⁾ Skälen 60–64 i förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006, EUT L 84, 23.3.2006, s. 18.

⁽²⁾ I oktober 2010 upplöstes Nederländska Antillerna (som ingick i konungariket Nederländerna) och två nya länder skapades: Curaçao och Sint Maartins. Konungariket Nederländerna består nu av fyra länder: Nederländerna (i Europa), Aruba, Curaçao och Sint Maartins. Curaçao och Sint Maartins är de rättsliga efterträdarna till Nederländska Antillerna och har därför samma luftfartygsregister. Sedan oktober 2010 ska bägge länderna organisera sin egen luftfartstillsyn och de har därför skapat var sin behörig myndighet. De bägge länderna bedöms parallellt, eftersom de är så inbördes beroende.

⁽³⁾ CAA-NL-2012-30, CAA-NL-2012-154, CAA-NL-2012-155, CAA-NL-2012-156, CAA-NL-2012-161, CAA-NL-2012-162; DGAC/F-2011-1628, DGAC/F-2011-1640, DGAC/F-2011-2007, DGAC/F-2011-2329, DGAC/F-2012-230, DGAC/F-2012-231, DGAC/F-2012-603, DGAC/F-2012-693.

Lufttrafikföretag från Ekvatorialguinea

- (32) Alla lufttrafikföretag godkända i Ekvatorialguinea är be- lagda med verksamhetsförbud i unionen och ingår sedan mars 2006 i bilaga A. De behöriga myndigheterna i Ekvatorialguinea informerade kommissionen om att ett drifttillstånd hade utfärdats för lufttrafikföretaget Tango Airways. Eftersom det saknas belägg för att de behöriga myndigheternas kapacitet att garantera tillsyn av lufttrafikföretag som godkänts i Ekvatorialguinea i enlighet med tillämpliga säkerhetsnormer ändrats, bör lufttrafikföretaget föras upp i bilaga A på grundval av de gemensamma kriterierna.

Lufttrafikföretag från Eritrea

- (33) Som ett resultat av de säkerhetsbrister som hittades vid Icaos granskning av Eritrea i november 2010 underrättade Icao samtliga avtalslutande parter i Chicagokonventionen om tre allvarliga säkerhetsproblem inom områdena drift, luftvärdighet och flygtrafiktjänster. I sin slutgranskningsrapport skrev Icao dessutom att i 79,9 % av fallen hade internationella säkerhetsnormer inte tillämpats på effektivt sätt.
- (34) Med beaktande av dessa resultat inledde kommissionen formella samråd med Eritreas behöriga myndigheter (ER-CAA) för att få upplysningar om vilka åtgärder ER-CAA hade vidtagit för att komma tillrätta med de säkerhetsbrister som Icao-granskningen hade blottlagt.
- (35) I en skrivelse informerade ER-CAA kommissionen om att två allvarliga säkerhetsproblem i fråga om luftvärdighet och flygtrafiktjänster visserligen hade åtgärdats, men att det tredje allvarliga säkerhetsproblemet som rörde certifieringsprocessen för utfärdande av drifttillstånd ännu inte hade lösts och att det krävs ett valideringsbesök från Icao för att lösa problemet. Svaren från ER-CAA innehöll dock varken information om de avhjälpande åtgärder som vidtagits för att komma tillrätta med det allvarliga säkerhetsproblemet eller information om drifttillsynen av lufttrafikföretag från Eritrea. Bägge dessa företag har eritreanskt drifttillstånd för att bedriva flygning till EU.
- (36) Kommissionen bjöd upprepade gånger in ER-CAA till samrådsmöten för att få ytterligare klagöranden om tillsynen av innehavare av drifttillstånd i Eritrea. ER-CAA avböjde dock att delta.
- (37) ER-CAA bjöds in till flygsäkerhetskommittén och presenterade sina synpunkter den 21 november 2012. ER-CAA bekräftade att deras åtgärdsplan med avhjälpande åtgärder hade godkänts av Icao. ER-CAA ansåg vidare att eftersom de ändrat sin primära luftfartslagstiftning och utfärdat flera förordningar om civil luftfart, hade det allvarliga säkerhetsproblemet lösts. Det framgick inte klart om Eritrea hade begärt ett valideringsbesök från Icao,

även om de får stöd från Icaos regionala säkerhetskontor. Flygsäkerhetskommittén ansåg dock att ER-CAA inte kunde visa att de vidtagit tillräckliga åtgärder för att ta itu med alla aspekter på det allvarliga säkerhetsproblemet. De kunde inte heller bringa klarhet i fråga om tillsynsarrangemangen kopplade till de luftfartyg som listas på drifttillstånd utfärdade av Eritrea som omfattar luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leased") från utländska lufttrafikföretag. Detta leder till att dessa luftfartyg listas på flera drifttillstånd, vilket bryter mot internationella säkerhetsnormer.

- (38) Alla lufttrafikföretag som är godkända i Eritrea bjöds in till flygsäkerhetskommittén, men bara ett av dem, Eritrean Airlines, genomförde presentationer för flygsäkerhetskommittén den 21 november 2012. Eritrean Airlines bekräftade att det bedriver verksamhet med två luftfartyg av typen A320 till Rom som hyrts in med besättning, men kunde inte ge flygsäkerhetskommittén tillfredsställande information om drifttillsynen och kontroll över verksamheten.
- (39) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén erkände de insatser som gjorts för att ta itu med säkerhetsbristerna inom Eritreas civila luftfart. 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 brister som Icao konstaterat, och framför allt den allvarliga säkerhetsbristen som ännu inte åtgärdats, anser kommissionen att Eritreas behöriga myndigheter i dagsläget inte klarar att tillämpa och kontrollera efterlevnaden av nödvändiga säkerhetsnormer när det gäller de lufttrafikföretag som faller under deras myndighetskontroll. Följaktligen bör samtliga lufttrafikföretag som är godkända i Eritrea omfattas av verksamhetsförbud och införas i bilaga A.
- (40) När det olösta allvarliga säkerhetsproblemet lösts på ett tillfredsställande sätt enligt Icao, och de större bristerna som upptäckts vid Icaos kontrollbesök åtgärdats på ett tillfredsställande sätt, är kommissionen beredd att med hjälp av Easa och stöd från medlemsstaterna genomföra en säkerhetsinspektion på plats för att validera de framsteg som gjorts och förbereda en genomgång av ärendet för flygsäkerhetskommittén.

Rollins Air från Honduras

- (41) Honduras behöriga myndigheter begärde i juni 2012 att Rollins Air skulle tas bort från säkerhetslistan eftersom dess drifttillstånd dragits in. De lade den 21 november 2012 fram bevis för att drifttillståndet för Rollins Air, som hade dragits in under sex månader, hade löpt ut och slutligen upphävts den 24 september 2012. På grundval av de gemensamma kriterierna bör Rollins Air strykas från bilaga A.

Luftrafikföretag från Indonesien

- (42) Samråden med de behöriga indonesiska myndigheterna (DGCA) fortsätter. Syftet är att övervaka DGCA:s framsteg mot att garantera att tillsyn av alla luftrafikföretag som är godkända i Indonesien sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (43) Den 18 oktober 2012 hölls en videokonferens mellan kommissionen, Easa och DGCA. Under konferensen presenterade DGCA en uppdatering av vissa luftrafikföretag som står under deras tillsyn. De informerade om att följande fem luftrafikföretag hade certifierats: Jayawijaya Dirantara den 16 april 2012, Pacific Royale Airways den 29 maj 2012, Citilink Indonesia den 22 juni 2012, Angkasa Super Services den 7 juni 2012 och Air Born Indonesia den 6 mars 2012. Men eftersom DGCA inte har lämnat handlingar som styrker att säkerhetstillsynen av dessa luftrafikföretag sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer, görs på grundval av de gemensamma kriterierna bedömningen att dessa luftrafikföretag bör föras in i bilaga A.
- (44) Vidare informerade DGCA om att PT Sampoerna Air Nasantara hade bytt namn till PT Pegasus Air Services och att PT Nyaman Air hade bytt namn till PT Heavy Lift, och att deras namn därför borde ändras i bilaga A.
- (45) DGCA informerade också om och lade fram bekräftelse på att drifttillståndet för Dirgantara Air Service hade återkallats den 25 maj 2012. På grundval av de gemensamma kriterierna bör därför luftrafikföretaget strykas från bilaga A.
- (46) DGCA informerade också om ett bedömningsbesök från FAA i Indonesien som ägde rum i september 2012. Enligt FAA hade systemet för tillsyn av luftfartssäkerhet förbättrats under de senaste åren, men man lämnade också flera observationer och rekommendationer i fråga om utbildning av inspektörer, övervakning av luftfartsverksamhet som bedrivs av utländska operatörer, strategier och förfaranden när det gäller efterlevnad, framför allt i fråga om tillämpningen av böter, och behovet av att förbättra vissa lokala anläggningar. DGCA lovade att tillhandahålla en kopia av den formella inspektionsrapporten så snart den var klar.
- (47) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade de tydliga framsteg som gjorts av Indonesiens behöriga myndigheter och fortsätter att uppmuntra deras arbete med att få till stånd ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller Icaos normer.

Luftrafikföretag från Kazakstan

- (48) Samråd med behöriga myndigheter i Kazakstan har fortsatt. Myndigheterna har lämnat in flera redogörelser, som

kommissionen, biträdd av Easa, hade som underlag för ett samrådsmöte den 17 oktober 2012. Flygsäkerhetskommittén hörde de behöriga myndigheterna den 21 november 2012 som också lämnade redogörelser.

- (49) De meddelade att man håller på med en omfattande reform av luftfartssektorn som inleddes 2009 i syfte att förbättra flygsäkerheten. Efter antagandet av en ny lag om civil luftfart i juli 2010 och antagandet av fler än 100 specifika luftfartsbestämmelser, gör nu de behöriga myndigheterna framsteg i genomförandet. De fortsätter också med kapacitetsbyggandet genom att inrätta ett centrum för bedömning av flygsäkerhet och rekrytera fler kvalificerade inspektörer. Ett arbete som ska fortsätta under kommande månader. De gör också framsteg när det gäller omcertifiering av luftfartyg och operatörer.
- (50) Myndigheterna informerade om att de fortsätter att vidta åtgärder på efterlevnadsområdet. Genom order från transport- och kommunikationsdepartementet av den 3 juli 2011 om inrättande av regler för drift av Republiken Kazakstans civilflyg, förbjuds från och med den 1 november 2012 sovjetbyggda luftfartyg som inte uppfyller Icaos säkerhetsnormer att bedriva verksamhet inom det kazakstanska luftrummet. Följaktligen förbjöd de behöriga myndigheterna i Kazakstan driften av sju luftfartyg av typen Yak-40, två luftfartyg av typen Antonov 12, fem luftfartyg av typen Antonov 24 och ett luftfartyg av typen Tu-134⁽¹⁾.
- (51) Myndigheterna informerade också kommissionen om att fem luftfartyg hade avslutat sin verksamhet och kunde bevisa att deras drifttillstånd hade löpt ut och inte förnyats. Det rör sig om följande fem: Asia Wings, Minas, Skybus, Skyjet och Sayakhat Airlines. På grundval av de gemensamma kriterierna bör dessa luftrafikföretag därför strykas från bilaga A.
- (52) Myndigheterna informerade vidare kommissionen om att fyra luftrafikföretag som tidigare ägnat sig åt kommersiella lufttransporter hade upphört med sin verksamhet, dragit ned sina flottor och omcertifierats som bruksflyg. Luftrafikföretagen är följande: Aero Aircompany, AK Suncare Aircompany, Kazair West, Ust-Kamenogorsk Air division of EKA. På grundval av de gemensamma kriterierna bör dessa luftrafikföretag därför strykas från bilaga A.
- (53) Myndigheterna informerade om att, på order från premiärministern, kan inga nya drifttillstånd beviljas innan de behöriga myndigheterna helt och hållet kan uppfylla sina skyldigheter gentemot Icao.

⁽¹⁾ Sju luftfartyg av typen Yak-40, två luftfartyg av typen Antonov 12, fem luftfartyg av typen Antonov 24, ett luftfartyg av typen Tu-134.

- (54) Den 21 november 2012 frågades Air Astana ut av flygsäkerhetskommittén i syfte att företaget skulle informera om sin flotta som för närvarande förnyas, vilket den också gjorde. Företaget informerade om att flera luftfartyg hade fasats ut och att nya luftfartyg fasas in i dagens flottor bestående av B767-, B757-, A320-serier och Fokker 50. Dessa flottor är redan upptagna i bilaga B. Air Astana hävdade, och kunde bevisa, att man förbättrat flottans säkerhet. De behöriga myndigheterna i Kazakstan hävdade att verksamheten hos de lufttrafikföretag som innehar drifttillstånd är föremål för en viss fortlöpande säkerhetstillsyn. De behöriga myndigheterna i Aruba kunde också bevisa att det sker fortlöpande säkerhetstillsyn i enlighet med internationella säkerhetsnormer av luftvärdigheten hos det luftfartyg som är registrerat i Aruba och som finns på Air Astanas drifttillstånd. Myndigheterna anser att luftvärdigheten är tillfredsställande. Vidare bekräftade medlemsstaterna och Easa att de rampinspektioner som utförts vid europeiska flygplatser inom ramen för Safa-programmet inte gav anledning till oro. I enlighet med de allmänna kriterierna bör bilaga B ändras så att, inom ramen för dagens verksamhetsnivå, drift med luftfartyg av typen B767-, B757-, A320-serier och Fokker 50 som listas eller kommer att listas på Air Astanas drifttillstånd tillåts under förutsättning av luftfartyget är registrerat i Aruba och att drifttillståndet och alla ändringar av det lämnas till kommissionen och Eurocontrol i rätt tid.
- (55) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att Air Astana uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 965/2012. Om sådana kontroller, eller annan relevant säkerhetsinformation, skulle visa att internationella säkerhetsnormer inte uppfylls, blir kommissionen tvungen att vidta åtgärder enligt förordning (EG) 2111/2005.
- (56) Kommissionen fortsätter att stödja den omfattande reformen av den civila luftfarten som myndigheterna i Kazakstan inlett och uppmanar dem att fortsätta ansträngningarna att få till stånd en tillsyn av civil luftfart i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Kommissionen uppmanar därför myndigheterna att fortsätta genomförandet av åtgärdsplanen med avhjälpande åtgärder som överenskommit med Icao, och att man ska fokusera på de två olösta allvarliga säkerhetsproblemen och omcertifieringen av samtliga operatörer. När de olösta allvarliga säkerhetsproblemen lösts på ett tillfredsställande sätt enligt Icao, är kommissionen beredd att med hjälp av Easa och stöd från medlemsstaterna genomföra en säkerhetsinspektion på plats för att validera de framsteg som gjorts och förbereda en genomgång av fallet för flygsäkerhetskommittén.
- Luftrafikföretag från Kirgizistan**
- (57) De lufttrafikföretag som är etablerade i Kirgizistan är Kirgizistan. Under mötet framhöll myndigheterna att man antagit ett nytt regelverk och att man prioriterade att se till att lufttrafikföretagen togs bort från listan.
- (58) De behöriga myndigheterna informerade om att följande lufttrafikföretag hade bytt namn: Eastok Avia till Air Bishkek och Dames till State Aviation Enterprise under the Ministry of Emergency Situations (SAEMES). Bilaga A bör därför ändras i enlighet med detta.
- (59) De behöriga myndigheterna informerade om att drifttillstånd har beviljats följande lufttrafikföretag: Manas Airways, Supreme Aviation och Sky KG Airlines. De lämnade dock inga bevis för att säkerhetstillsynen av dessa lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bör därför dessa lufttrafikföretag införas i bilaga A.
- (60) De behöriga myndigheterna i Kirgizistan lade för kommissionen fram bevis för att följande lufttrafikföretag hade fått sina drifttillstånd återkallade: Trast Aero, Asian Air och Kyrgyzstan Airlines. De informerade om att drifttillstånden för Aerostan och Itek Air hade löpt ut och inte förnyats. På grundval av de gemensamma kriterierna bör dessa lufttrafikföretag därför strykas från bilaga A.
- (61) Efter överenskommelse med de behöriga myndigheterna i Kirgizistan är kommissionen fast besluten att med hjälp av Easa och stöd från medlemsstaterna organisera en säkerhetsinspektion i Kirgizistan för att på plats kontrollera tillämpningen av de nya reglerna och att tillsynen av vissa lufttrafikföretag godkända i Kirgizistan är tillfredsställande.
- Luftrafikföretag från Libyen**
- (62) Samråd med Libyens behöriga myndigheter (LCAA) fortsätter i syfte att få bekräftat att Libyen fortsätter sin reformering av sitt säkerhetssystem för civil luftfart, och framför allt ser till att säkerhetstillsynen av samtliga luftfartyg godkända i Libyen är förenlig med internationella säkerhetsnormer.
- (63) LCAA och representanter från Afriqiyah, Libyan Airlines och Buraq Air träffade den 15 oktober 2012 kommissionen, Easa och vissa medlemmar ur flygsäkerhetskommittén för att informeras om framstegen. LCAA informerade om att de hade vidtagit regleringsåtgärder genom att återkalla drifttillståndet⁽¹⁾ för 16 av 26 libyska lufttrafikföretag. De hade anställt konsulter på kort sikt och

⁽¹⁾ International Company, Tobruk Air Transport, Awsaj Aviation Service, Kalat Aleker Air Company, Alajniha Air Transport, Nayzak Air Transport, Qurina Air Services, Libyan Air Cargo, Air One Nine, Gulf Pearl Airlines, Horizon Airline, North African Air Transport, Madina Air, Assanad Aviation, Benina Air, Awas Aviation.

använt sig av Icao-stöd på lång sikt för att få tekniskt stöd. Dessutom var de i färd med att rekrytera ytterligare piloter och ingenjörer som inspektionspersonal.

(64) LCAA informerade vidare om att de inlett en omcertifieringsprocess i fem steg för alla libyska lufttrafikföretag och att man skulle inleda omcertifieringen med Libyan Airlines och Afriqiyah. LCAA planerar att rapportera om hur arbetet fortlöper och inkomma med granskningsrapporter när dessa är tillgängliga. Samtidigt har de för avsikt att utveckla och tillämpa ett årligt tillsynssystem som garanterar för att deras lufttrafikföretag kommer att fortsätta efterleva Icao-normer.

(65) Den 21 november 2012 hörde flygsäkerhetskommittén presentationer från LCAA, Libyan Airlines och Afriqiyah. LCAA betonade att verksamhet med dålig säkerhet inte skulle tolereras i Libyen. De bekräftade de uppgifter som lämnats vid mötet den 16 oktober, framför allt att undersökningsrapporten om olyckan med Afriqiyah A330 skulle offentliggöras före februari 2013, att omcertifieringsprocessen ska slutföras för Libyan Airlines och Afriqiyah i december 2012 och för återstående lufttrafikföretag senast i december 2013. De informerade också om att de skulle fortsätta vidta åtgärder på efterlevandeområdet för att minimera säkerhetsrisker, i likhet med när ett A320-flygplan belades med tillfälligt flygförbud.

(66) Libyan Airlines meddelade att både dess säkerhetsstyrningssystem och personalutbildning hade förbättrats.

(67) Afriqiyah informerade flygsäkerhetskommittén om sitt kvalitetssäkringssystem och användning av externa utbildningsorganisationer. Lufttrafikföretaget angav också att, som en följd av olyckan med A330-planet, hade flygscheman ändrats för att minska risker med trötta piloter, ett pilotutbildningsprogram om förfaranden för avbrutna landningar hade inletts och extern expertis hade kallats in för att utveckla säkerhetsprogram. Lufttrafikföretaget hade också uttryckt önskemål om att bedriva flygningar till Spanien, Frankrike, Förenade kungariket, Italien, Tyskland och Österrike, när väl LCAA häver sina restriktioner.

(68) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén uppskattade den gedigna plan som LCAA utarbetat för att ta itu med säkerhetsbristerna i deras luftfartssystem, de realistiska tidsplanerna för åtgärderna samt de framsteg som gjorts. De noterade att LCAA kommer att behålla dagens restriktioner för alla libyska lufttrafikföretag i fråga om flygningar till EU, Norge, Schweiz och Island tills omcer-

tifieringen i fem steg är klar och eventuella allvarigare säkerhetsbrister åtgärdats. När det skett, och efter överenskommelse med kommissionen, skulle enskilda lufttrafikföretag kunna få tillåtelse att återuppta kommersiell flygning till EU, Norge, Schweiz och Island.

(69) För alla lufttrafikföretag som omcertifierats, förband sig LCAA att till kommissionen lämna detaljerad information om omcertifieringsprocessen och träffa kommissionen och medlemsstaterna för att i detalj diskutera relevanta granskningar, säkerhetsbrister, avhjälpande åtgärder som vidtagits och avslutning av fall, tillsammans med detaljer i planerna för den fortlöpande säkerhetstillsynen innan man lättar på restriktioner. Om informationen inte övertygar kommissionen och medlemsstaterna om att omcertifieringsprocessen är fullgjord och en hållbar fortlöpande säkerhetstillsyn i enlighet med Icao-normer finns, måste kommissionen vidta åtgärder för att förhindra de aktuella lufttrafikföretagen från att använda EU:s, Norges, Schweiz och Islands luftrum. Om kommissionen behöver ytterligare upplysningar, kan den besluta att genomföra ett besök på plats före eventuella lättningar av restriktioner.

(70) I fråga om lufttrafikföretag som därefter får tillåtelse att bedriva verksamhet till EU, kommer medlemsstaterna att fortsätta kontrollera att de uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 965/2012. Om sådana kontroller, eller annan relevant säkerhetsinformation, skulle visa att internationella säkerhetsnormer inte uppfylls, blir kommissionen tvungen att vidta åtgärder enligt förordning (EG) 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien

(71) Lufttrafikföretag godkända i Mauretanien har ingått i bilaga A sedan november 2010⁽¹⁾. Mauretainens behöriga myndigheter (Anac) har sedan dess bedrivit aktiva samråd med kommissionen, och upprepade gånger informerat om hur reformeringen av regelverket för civil luftfart fortlöper. Två möten har hållits med Anac och Mauritania Airlines. Dels den 24 september, dels den 10 oktober 2012. Flygsäkerhetskommittén hörde Anac och Mauritania Airlines International i Mauretanien den 21 november 2012.

(72) Anac meddelade att kraftfulla åtgärder vidtagits för att reformera säkerhetstillsynen och att flera framsteg redan kunde noteras: framför allt inrättandet av en ny kod för civil luftfart, ändring av lagstiftningen i fråga om civil

⁽¹⁾ Skälen 43–51 i förordning (EU) nr 1071/2010 av den 22 november 2010, EUT L 306, 23.11.2010, s. 49.

- luftfart för att anpassa den till bilagorna till Chicagokonventionen, förändringar av Anacs förvaltning, struktur och personal samt inrättandet av en fullständig uppsättning förfaranden för certifiering och fortlöpande övervakning av luftfartyg.
- (73) Anac informerade om att de vidtagit effektiva åtgärder på efterlevandeområdet. Anac informerade framför allt om att Mauritania Airways drifttillstånd hade löpt ut den 15 december 2010 och inte hade förnyats eftersom lufttrafikföretaget upphört med sin verksamhet. Vidare informerade man om att lufttrafikföretaget Class Aviations certifikat och undantag återkallades i januari 2011.
- (74) I april och september 2012 gjorde Icao två kontrollbesök i Mauretaniens för att utvärdera Mauretaniens framsteg. Slutrapporterna från dessa besök visar att det gjorts stora framsteg: efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer har förbättrats med 47 %. Den 1 oktober 2012 bekräftade Icao för kommissionen de ovanligt stora framsteg som Anac gjort. Besöken visade dock också att det finns ett behov av att fortsätta genomföra alla avhjälpande åtgärder, främst med avseende på övervakningskraven och åtgärdande av säkerhetsbrister där Icao ansåg att man i 51 % och 58 % av fallen inte hade tillämpat internationella säkerhetsnormer tillräckligt effektivt. Anac framhöll att man avser att fortsätta sina insatser för att ytterligare förbättra efterlevnaden av Icao-normerna.
- (75) Vid samråden med Anac bedömde kommissionen särskilt hur robust säkerhetstillsynen av Mauritania Airlines International var. Brister hade upptäckts redan i den första certifieringen av Mauritania Airlines International, eftersom företagets drifttillstånd utfärdades den 8 maj 2011 utan att man lämnade bevis för att de talrika säkerhetsbrister som upptäcktes under den första certifieringen av lufttrafikföretaget, framför allt RVSM-auktoriseringer, bristen på övervakning av flygdata och bristen på markpersonal, hade åtgärdats innan drifttillståndet utfärdades. ANAC och Mauritania Airlines International rapporterade dock den 25 oktober 2012 och lämnade bevis för att alla brister hade åtgärdats. Anac lämnade också bevis för att lufttrafikföretaget omfattas av tillräcklig kontinuerlig tillsyn i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (76) Flygsäkerhetskommittén välkomnar de stora framsteg som Mauretaniens behöriga myndigheter rapporterar om i fråga om att åtgärda både de brister Icao påpekat och de brister som hittades vid den första certifieringen av Mauritania Airlines International. Med tanke på de effektiva åtgärder på efterlevandeområdet som Anac beslutat om och genomfört i fråga om de övriga lufttrafikföretag som upphört att existera, och på grundval av de gemensamma kriterierna, bedöms det att alla lufttrafikföretag godkända i Mauretaniens bör strykas från bilaga A.
- (77) Anac hävdade och bekräftade skriftligen att Mauritania Airlines International på kort sikt inte har för avsikt att återuppta flygningar till EU, förutom till Las Palmas de Gran Canaria (Spanien), och inte före februari 2013.
- (78) De spanska behöriga myndigheterna meddelade att de gett tekniskt stöd till Anac och bekräftade att de inte hade några invändningar mot att flygningar återupptogs till Las Palmas de Gran Canaria.
- (79) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att luftfartyg med drifttillstånd i Mauretaniens uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EG) nr 965/2012.
- (80) Kommissionen planerar att, med hjälp av Easa och stöd från medlemsstaterna, genomföra en bedömning på plats för att kontrollera att Anacs åtgärder genomförs på ett tillfredsställande sätt.
- (81) Om rampinspektioner eller annan relevant säkerhetsinformation skulle visa att internationella säkerhetsnormer inte uppfylls, blir kommissionen tvungen att vidta åtgärder enligt förordning (EG) 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Filippinerna

- (82) Lufttrafikföretag godkända i Filippinerna har ingått i bilaga A sedan den 31 mars 2010⁽¹⁾. Samråd med de behöriga filippinska myndigheterna (Caap) har sedan dess hållits för att få information om hur reformeringen av regelverket för civil luftfart fortlöper. Flera svar har lämnats från myndigheterna och en videokonferens genomfördes den 18 november 2012 mellan kommissionen, med stöd från Easa, och Caap.
- (83) Caap informerade om att Icao i oktober 2012 genomförde ett samordningskontrollbesök på plats, och lämnade synpunkter på de preliminära resultaten, som visade att den totala efterlevnaden av Icao-normer förbättrats med 7 %. Det allvariga säkerhetsproblem som Icao meddelade alla parter i Chicagokonventionen när det gäller säkerhetstillsyn av lufttrafikföretag är dock fortfarande olöst och ytterligare säkerhetsproblem påpekades av Icao när det gäller luftfartygsregister.
- (84) Caap bekräftade att AviaTour Fly'In den 18 augusti 2012 var inblandat i en andra dödsolycka förutom den dödsolycka som inträffade i mars 2012⁽²⁾. Caap lämnade inga tillfredsställande svar på kommissionens begäran om information. Framförallt kunde man inte lämna

⁽¹⁾ Skäl 74–87 i förordning (EU) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 32.

⁽²⁾ Skäl 43 i förordning (EU) nr 295/2012 av den 3 april 2012, EUT L 98, 4.4.2012, s. 17.

upplysningar om giltigheten hos drifttillståndet för lufttrafikföretaget, som enligt tidigare inlämnade uppgifter skulle upphöra att gälla den 14 augusti 2012, och om resultaten från pågående haveriundersökningar av bägge olyckorna.

- (85) Kommissionen hade informerats om att lufttrafikföretagen South West Air Corporation, Airgurus och Skyjet hade startat kommersiell lufttransport, däremot hade Caap inte svarat på kommissionens förfrågningar om information på lämpligt sätt, framför allt hade de inte informerat tillfredsställande om dessa lufttrafikföretags drifttillstånd tillsammans med fullständiga driftspecifikationer. Caap har inte heller kunnat visa att certifieringen och den kontinuerliga tillsynen av dessa lufttrafikföretag är helt förenliga med tillämpliga internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bör därför dessa lufttrafikföretag införas i bilaga A.
- (86) Kommissionen fortsätter att stödja reformen av den civila luftfarten som de behöriga myndigheterna i Filippina inlett och uppmanar dem att fortsätta ansträngningarna att få till stånd en tillsyn av civil luftfart i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Kommissionen uppmanar därför myndigheterna att fortsätta genomförandet av åtgärdsplanen med avhjälpande åtgärder som överenskommit med FAA och Icao, och att de ska fokusera på de olösta allvarliga säkerhetsproblemen och omcertifiering av samtliga operatörer de ansvarar för, samt på effektiva åtgärder på efterlevandeområdet om det uppstår säkerhetsbrister eller överträdelser av tillämplig lagstiftning. När FAA har ändrat sin bedömning av Filippinernas efterlevnad av internationella säkerhetsnormer och alla allvarliga säkerhetsproblemen lösts på ett tillfredsställande sätt enligt Icao, är kommissionen beredd att med hjälp av Easa och stöd från medlemsstaterna genomföra en säkerhetsinspektion på plats för att validera de framsteg som gjorts och förbereda en genomgång av ärendet för flygsäkerhetskommittén.

Jordan Aviation

- (87) Kommissionen, assisterad av Easa, genomförde den 30 september – 4 oktober 2012 ett kontrollbesök i Hashemitiska konungariket Jordanien för att verifiera att de åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna för civilflyg (Carc) och lufttrafikföretaget Jordan Aviation (PSC) för att ta itu med de säkerhetsbrister som beskrivs i förordning (EG) nr 1197/2011 har genomförts på ett tillfredsställande sätt.
- (88) Under besöket demonstrerade Carc för kontrollgruppen effektiviteten hos åtgärdsplanen med avhjälpande och förebyggande åtgärder som utarbetats och genomförts efter det att lufttrafikföretaget Air Jordan belagts med driftsrestriktioner av EU. Carc visade också att de nu kunde uppfylla sina skyldigheter enligt Icao-normerna när det gäller tillsyn av operatörer som de hade utfärdat drifttillstånd till. Kontrollgruppen rapporterade att Carc verkar

trovärdiga i sitt åtagande att genomföra åtgärdsplanen med avhjälpande och förebyggande åtgärder, att de uppnått betydande resultat och att de har ett öppet, samarbetsvilligt och konstruktivt tillvägagångssätt för att ta itu med brister i sina förfaranden. Kontrollgruppen fick visserligen information om att befintliga tillsynsförfaranden kan garantera att lufttrafikföretagen vidtar effektiva avhjälpande åtgärder i rätt tid om säkerhetsbrister upptäcks, men gruppen hittade andra brister, främst i fråga om förfarandet för godkännande av minimiutrustningslista samt godkännandet av transport av farligt gods.

- (89) Sedan november 2011 har lufttrafikföretaget Jordan Aviation varit föremål för utökad övervakning via Carc genom kraftigt fokus på rampinspektioner, kontroller längs flygrutter, kontroller av luftvärdigheten hos luftfartyg och av förvaltningsorganisationen för kontinuerlig luftvärdighet. Under en årlig kontroll gjordes det också en bedömning av om Jordan Aviation uppfyllde det jordanska regelverket för civilflyg. Resultaten från dessa kontroller pekade på en kraftig förbättring av förvaltningen av den kontinuerliga luftvärdigheten. Efter en begäran från lufttrafikföretaget att lägga till en ny typ av luftfartyg (Airbus A330-200) till sin flotta, gjorde Carc en bedömning av om Jordan Aviation hade förmåga att flyga en ny luftfartygstyp. Ändringen av drifttillståndet var klart den 9 maj 2012 och Airbus A330-200 lades till driftspecifikationerna för Jordan Aviations drifttillstånd.
- (90) Under besöket fick kontrollgruppen bevis för effektiviteten hos den åtgärdsplan med avhjälpande och förebyggande åtgärder som Jordan Aviation utvecklat och tillämpat. Även om lufttrafikföretaget kunde visa att systemet för hantering av fortsatt luftvärdighet nu är tillräckligt för att se till att dess luftfartyg fortsätter att vara luftvärdiga, hittade kontrollgruppen andra saker som borde åtgärdas, främst när det gäller förfarandena för driften av en ny rutt och personalplanering.
- (91) Som ett resultat av en begäran från Carc och Jordan Aviation om en ny bedömning av driftsrestriktioner som införts genom förordning (EG) nr 1197/2011 och med tanke på att villkoren för den var uppfyllda, uppmanades Carc och Jordan Aviation att lägga fram sina synpunkter för flygsäkerhetskommittén. Utfrågningen skedde den 21 november 2012. Under mötet presenterade Carc och Jordan Aviation mer i detalj också åtgärdsplanen som ska avhjälpa de brister som upptäcktes vid besöket på plats.
- (92) Flygsäkerhetskommittén välkomnade de förbättringar som Carc och Jordan Aviation åstadkommit av genomförandet av internationella säkerhetsnormer och ansåg att ytterligare driftsbegränsningar av lufttrafikföretaget inte längre än nödvändiga. På grundval av de gemensamma kriterierna bör därför detta lufttrafikföretag strykas från bilaga B.

- (93) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer uppfylls genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 965/2012.

Air Madagascar

- (94) Lufttrafikföretaget Air Madagascar är belagt med driftsrestriktioner och ingår i bilaga B i enlighet med förordning (EG) nr 390/2011. Samråd med de behöriga myndigheterna i Madagaskar och med Air Madagascar har sedan dess hållits för att få information om hur genomförandet av de avhjälpande åtgärderna fortlöper.

- (95) Icao genomförde ett kontrollbesök under perioden 21–25 maj 2012 som visade att det gjorts vissa framsteg, då den bristande tillämpningen av Icao-normer sjunkit från 70,7 % till 44,4 %. Besöken visade dock också att det finns ett behov av att fortsätta genomföra alla avhjälpande åtgärder, främst i fråga om utbildning av teknisk personal, övervakningskraven och åtgärdande av säkerhetsbrister där Icao ansåg att man i 67 %, 58 % och 86 % av fallen inte hade tillämpat internationella säkerhetsnormer tillräckligt effektivt.

- (96) ACM och lufttrafikföretaget Air Madagascar begärde att få bli utfrågade av flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 20 november 2012. De presenterade de framsteg som gjorts av genomförandet av sina respektive åtgärdsplaner. ACM informerade också om att de ingått ett tvåårskontrakt för att få externt tekniskt stöd för sin säkerhets tillsyn. Flygsäkerhetskommittén tog del av resultatrapporten och välkomnade de ansträngningar som ACM gjort för att förbättra sin kapacitet för att uppfylla sina åtaganden i fråga om Icao-krav.

- (97) Flygsäkerhetskommittén uppmanar ACM att fortsätta insatserna för att åtgärda de fall där brister uppdagades vid Icaos kontrollbesök, och då framför allt på området övervakning av lufttrafikföretag godkända i Madagaskar. När man kommit tillräckligt långt med den åtgärdsplan som lämnats av ACM och Air Madagascar är kommissionen beredd att göra en utvärdering på plats av läget med hjälp av Easa och medlemsstaterna.

Vim Avia från Ryssland

- (98) Kommissionen, assisterad av Easa och vissa medlemsstater, genomförde den 4 – 8 juni 2012 ett kontrollbesök i Ryssland för att verifiera att de åtgärder som vidtagits av de behöriga ryska myndigheterna (Fata) och lufttrafikföretaget VIM AVIA, som är godkänt i Ryssland, för att ta

itu med de säkerhetsbrister som beskrivs i förordningarna (EU) nr 1197/2011 ⁽¹⁾ och 295/2012 ⁽²⁾ har tillämpats på ett tillfredsställande sätt. Kontrollbesöket omfattade besök vid både Fatas och VIM AVIA:s huvudkontor samt vid lufttrafikföretagets underhållsavdelningar vid Domodedovflygplatsen och en rampinspektion av ett av luftfartygen i flottan. Besöken visade att i stort sett har VIM AVIA gjort framsteg i fråga om att inrätta ett kvalitetsstyrningssystem. Men i fråga om VIM AVIA:s åtgärdsplan med avhjälpande åtgärder ansåg man att tre av de tolv åtgärderna inte var tillräckligt genomförda. VIM AVIA uppmanades att gå igenom och komplettera sin åtgärdsplan innan de återupptar flygningar till EU.

- (99) Den 20 juni 2012 informerade Fata kommissionen att lufttrafikföretaget från och med den dagen hade blivit godkänt på nytt att flyga till och från EU, eftersom det hade genomfört avhjälpande åtgärder på dessa tre områden.

- (100) Efter att ha granskat de ytterligare åtgärder som rapporterats, tvivlade kommissionen på att företaget hade kunnat genomföra dem på så kort tid. De behöriga ryska myndigheterna informerades också om de otillfredsställande resultaten från en rampinspektion i Spanien den 26 juni 2012 ⁽³⁾. Resultaten avslöjade brister i VIM AVIA:s kontinuerliga luftvärdighet och underhållsavdelningar. De ryska behöriga myndigheterna uppmanades också att lämna information om en allvarlig incident som drabbade VIM AVIA den 24 juni 2012.

- (101) Mot bakgrund av ovanstående höll kommissionen, Easa och vissa medlemsstater i flygsäkerhetskommittén den 19 oktober 2012 i Bryssel ett möte med de behöriga ryska myndigheterna och VIM AVIA. VIM AVIA rapporterade att avhjälpande åtgärder hade vidtagits och avslutats för samtliga utestående frågor som nämns i slutrapporten från kontrollbesöket i Ryssland i juni 2012 och lade efter mötet fram bevis för åtgärder för avslutning av fallen. Fata informerade om att två undersökningar hade inletts efter en allvarlig incident som drabbade VIM AVIA den 24 juni 2012 och lade fram en sammanfattning av slutsatserna.

- (102) Spanien informerade flygsäkerhetskommittén om att alla brister som framkommit vid senare rampinspektioner av VIM AVIA i Spanien hade åtgärdats. Spanien informerade också om ett möte som hållits i Madrid med representanter från VIM AVIA och uppmärksammade företagets samarbetsvilja.

⁽¹⁾ EUT L 303, 22.11.2011, s. 14.

⁽²⁾ EUT L 98, 4.4.2012, s. 13.

⁽³⁾ Nr. AESA-E-2012-392.

(103) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer uppfylls genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg på europeiska flygplatser. Om dessa rampinspektioner skulle visa att säkerhetsbristerna hos VIM AVIA upprepas, blir kommissionen tvungen att vidta åtgärder inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Rwanda

(104) Den 9 maj 2012 skrev Rwandas behöriga myndigheter till kommissionen och lämnade bevis för att drifttillståndet för Silverback Cargo Freighters återkallades den 30 oktober 2009. På grundval av de gemensamma kriterierna bör därför Cargo Freighters strykas från bilaga A.

(105) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterar dock att Rwanda fortfarande inte har åtgärdat ett allvarligt säkerhetsproblem som upptäcktes 2007 vid Icaos granskning inom ramen för USOAP-programmet och som Icao meddelade alla stater som är parter i Chicagokonventionen. Kommissionen uppmuntrar därför Rwandas behöriga myndigheter att fortsätta sina ansträngningar att ta

itu med säkerhetsbrister och kommer att fortsätta att noggrant övervaka luftfartssäkerheten i Rwanda för att se till att olösta säkerhetsbrister åtgärdas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Bilaga A ska ersättas med texten i bilaga A till denna förordning.
2. Bilaga B ska ersättas med texten i 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 3 december 2012.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Joaquín ALMUNIA
Vice ordförande

BILAGA

"BILAGA A

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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A."CONVIASA"	VCV-DB-10	VCV	Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
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	Okänt	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 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

(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 drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
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	ingen uppgift	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
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Okänd	Republiken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Okänd	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	Okänd	Republiken Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Okänd	Republiken Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Okänd	Republiken Kongo

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo
Alla luftrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			Demokratiska republiken Kongo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0039/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2010	CAA	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	FIL	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Okänt	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
Safe AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
TRACEP CONGO / TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
Alla luftrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänt	DAO	Djibouti
Alla luftrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
Alla luftrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alla luftrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua, Indonesia Air Asia och Metro Batavia, däribland			Republiken Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Okänd	Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänt	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	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	Okänt	Republiken Indonesien
Enggang Air Service	135-045'	Okänd	Republiken Indonesien
Ersa Eastern Aviation	135-047	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
Indonesien AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	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
Matthew Air Nusantara	135-048	Okänd	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Okänd	Republiken Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
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
SURYA AIR	135-046	Okänd	Republiken Indonesien
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänd	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänd	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR / avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republiken Kazakstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republiken Kazakstan
LUK AERO (TIDIGARE EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republiken Kazakstan
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Republiken Kazakstan
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
Click Airways	11	CGK	Republiken Kirgizistan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republiken Kirgizistan
AIR BISHKEK (TIDIGARE EASTOK AVIA)	15	Europeiska miljöbyrån.	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
Kirgizistan	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republiken Kirgizistan
Sky Way air	39	SAB	Republiken Kirgizistan
SUPREME AVIATION	40	SGK	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
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 Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Moçambique
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Okänd	Republiken Moçambique
Aerovisao de Mozambique	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
CFA Moçambique	MOZ-10	Okänd	Republiken Moçambique
CFM-Transportes e trabalho aereo SA	MOZ-07	Okänt	Republiken Moçambique
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Okänd	Republiken Moçambique
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Okänd	Republiken Moçambique
Helicopteros Capital	MOZ-11	Okänt	Republiken Moçambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Okänd	Republiken Moçambique
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Republiken Moçambique
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Republiken Moçambique
Unique Air Charter	MOZ-13	Okänd	Republiken Moçambique
Safari Air	MOZ-12	Okänd	Republiken Moçambique
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	Okänd	Republiken Moçambique
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
AEROMAJESTIC	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
Aerowurks Aerial Spraying Services	2010030	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR ASIA PHILIPPINES	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
AIRGURUS	Okänt	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Okänd	Republiken Filippinerna
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATOUR'S FLYN 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
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Okänd	Republiken Filippinerna
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Okänd	Republiken Filippinerna
CM aero SERVICES	20110401	Okänd	Republiken Filippinerna
Corporate Air	Okänt	Okänt	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 AIRLINES	2010023	Okänd	Republiken Filippinerna
Island Aviation	2009009	SOY	Republiken Filippinerna
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	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
MID-SEA EXPRESS		Okänd	Republiken Filippinerna
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Okänd	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
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
SKYJET	Okänt	Okänt	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Okänd	Republiken Filippinerna
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Okänt	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.	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 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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
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	Sao Tome and Principe
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
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänd	Sierra Leone
Alla luftrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Okänt	MJA	Republiken Sudan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republiken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republiken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	Republiken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiken Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republiken Sudan
Sudan Airways	Okänt	SUD	Republiken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	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⁾

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom P-632, P-633	Demokratiska folkrepubliken Korea
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	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-0443-11	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen B-767; 5 luftfartyg av typen B-757; 10 luftfartyg av typen A319/320/321; 4 luftfartyg av typen Fokker 50	Hela flottan förutom Luftfartyg i B-767-flottan, så som anges på drifttillståndet, luftfartyg i B-757-flottan, luftfartyg i A319/320/321-flottan, så som anges på drifttillståndet, luftfartyg i Fokker 50-flottan, så som anges på drifttillståndet	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
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⁾ Lufttrafikföretagen i bilaga B 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)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
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
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
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 för sin nuvarande trafik inom EU bara använda de specifika luftfartygstyper som förtecknas ovan, under förutsättning att de är registrerade i Aruba och att alla ändringar av drifttillståndet lämnas i rätt tid till kommissionen och Eurocontrol.

(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."