

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 273/2010

av den 30 mars 2010

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA 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 Europeiska unionen och om information till flygpasagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 4, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättas en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i Europeiska unionen ⁽²⁾.
- (2) Vissa medlemsstater har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, lämnat information till kommissionen som är av betydelse för uppdateringen av gemenskapsförteckningen. Relevant information har även lämnats av olika tredjeländer. Gemenskapsförteckningen bör därför uppdateras.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag antingen direkt eller, då detta inte varit praktiskt möjligt, via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat de centrala fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i Europeiska unionen eller beslut om att ändra villkoren i verksamhetsförbud för lufttrafikföretag som redan finns med i gemenskapsförteckningen.
- (4) Kommissionen har gett lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna har lämnat, att inkomma med skriftliga synpunkter och att inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse till kommissionen och flygsäkerhetskommittén som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart ⁽³⁾.
- (5) Kommissionen, och i särskilda fall även vissa medlemsstater, har samrått med de myndigheter som ansvarar för tillsynen över de berörda lufttrafikföretagen.

- (6) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) och kommissionen har framfört sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén om de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkas av förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om krav på ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet för att lösa eventuella fall där tillämpliga internationella normer inte följs.
- (7) Flygsäkerhetskommittén har även fått information om verkställighetsåtgärder som EASA och medlemsstaterna vidtagit för att garantera fortsatt luftvärdighet och underhåll av luftfartyg registrerade i Europeiska unionen och som flygs av lufttrafikföretag som är certifierade av civila luftfartsmyndigheter i ett tredjeland.
- (8) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

EU-lufttrafikföretag

- (9) Till följd av information från SAFA-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EU-lufttrafikföretag samt från områdesspecifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa avhjälpande åtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerat om dessa åtgärder. De behöriga myndigheterna i Spanien inledde ett förfarande den 12 mars 2010 för att dra in drifttillståndet (AOC) för lufttrafikföretaget Baleares Link Express och drog in drifttillståndet för lufttrafikföretaget Euro Continental den 12 januari 2010. De behöriga myndigheterna i Tyskland drog in drifttillståndet för Regional Air Express från och med den 28 januari 2010. De behöriga myndigheterna i Förenade kungariket informerade att drifttillståndet för lufttrafikföretaget Trans Euro Air Limited drogs in den 8 december 2009. De behöriga myndigheterna i Slovakien lämnade in skriftlig dokumentation om att drifttillståndet för lufttrafikföretaget Air Slovakia dragits in den 1 mars 2010.
- (10) Vidare informerade de behöriga myndigheterna i Lettland flygsäkerhetskommittén om att man hade allvariga betänkligheter i fråga om säkerheten när det gällde driften av och den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg av typen IL-76, som används av lufttrafikföretaget Aviation Company Inversija och att man den 26 februari 2010 beslutat att stryka detta luftfartyg från det drifttillstånd som lufttrafikföretaget Aviation Company Inversija innehar samt att drifttillståndet drogs in den 16 mars 2010.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.

⁽³⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

Air Koryo

- (11) Kommissionen har i enlighet med förordning (EG) nr 1543/2006 erhållit detaljerade uppgifter om de åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna i Demokratiska folkrepubliken Korea (GACA) som är tillsynsmyndighet för Air Koryo och av lufttrafikföretaget för att ta itu med de säkerhetsbrister som avses i förordning (EG) nr 474/2006.
- (12) I december 2008 kontaktade kommissionen GACA och begärde att Air Koryo skulle lämna en handlingsplan för hur man åtgärdar de allvarliga säkerhetsbrister som konstaterats i samband med de rampinspektioner som utförts före det att lufttrafikföretaget förts upp i bilaga A i förteckningen över de flygbolag som inte får bedriva flygverksamhet i EU. Kommissionen begärde därutöver att få relevant information om att GACA utövat adekvat tillsyn över Air Koryo i enlighet med ICAO-bestämmelserna.
- (13) I juni 2009 lämnade GACA ett formellt svar och tillhandahöll en uppsättning dokument som gav ett uttömmande svar på de uppgifter som kommissionen begärt. Detta åtföljdes av ett antal meddelanden mellan kommissionen och GACA som gjorde det möjligt att klarlägga det nuvarande luftfartssäkerhetsläget i Demokratiska folkrepubliken Korea.
- (14) De dokument som tillhandahållits av GACA och diskussionerna mellan kommissionen och GACA har gett vid handen att när det gäller luftfartyg av typen Tupolev Tu 204-300 har Air Koryo kunnat uppvisa att dessa luftfartyg kan användas i full överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer, däribland fortsatt luftvärdighet och fortsatt drift, och att GACA kan tillhandahålla kontroll av lufttrafikföretaget i enlighet med internationella normer.
- (15) När det gäller övriga typer av luftfartyg som ingår i Air Koryos flotta bekräftade GACA att dessa inte uppfyller internationella normer för luftfartygs utrustning, särskilt EGPWS, och att dessa typer av luftfartyg inte fått tillstånd av GACA att bedriva lufttrafik inom det europeiska luft- rummet.
- (16) GACA har under hela perioden reagerat snabbt och visat samarbetsvilja då kommissionen begärt information. Air Koryo lade fram sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén den 18 mars 2010, som bekräftade den positiva utvecklingen inom detta lufttrafikföretag.
- (17) Med hänvisning till vad som sagts ovan konstaterades det på grundval av de gemensamma kriterierna att Air Koryo bör få tillstånd att utan operativa begränsningar bedriva lufttrafik till Europeiska unionen med de två luftfartygen av typen Tupolev Tu-204 med registrering P-632 och P-633. Eftersom den övriga flottan inte lever upp till de

krav som fastställs i ICAO-bestämmelserna bör dessa luftfartyg inte få bedriva flygverksamhet till Europeiska unionen förrän dessa krav är till fullo uppfyllda. På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras att Air Koryo bör föras upp i bilaga B. Företaget får endast bedriva flygverksamhet till EU med de två luftfartygen av typen Tupolev Tu-204.

Lufttrafikföretag från Swaziland

- (18) De behöriga myndigheterna i Swaziland tillhandahöll den 17 december 2009 skriftlig information om att man dragit in driftstillstånd och trafikstillståndet för följande lufttrafikföretag: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd och Swazi Express Airways. Dessa lufttrafikföretag har upphört med sin verksamhet sedan den 8 december 2009.
- (19) Med hänsyn till vad som sagts ovan konstateras det på grundval av de gemensamma kriterierna att dessa lufttrafikföretag, som licensierats i Swaziland, bör strykas från bilaga A.

Bellview Airlines

- (20) Det finns styrkta belägg för allvarliga säkerhetsbrister hos lufttrafikföretaget Bellview Airlines som godkänts i Nigeria, vilket framgår av resultaten från den inspektion som genomförts av behöriga franska myndigheter och av EASA.
- (21) De behöriga myndigheterna i Frankrike (DGAC) har meddelat kommissionen att det i Bellview Airlines flotta ingår två luftfartyg av typen Boeing 737-200 som är registrerade i Frankrike med registrering F-GHXX och F-GHXL vars luftvärdighetsbevis upphörde att gälla i maj respektive augusti 2008. Således är dessa två luftfartyg inte längre i luftvärdigt skick.
- (22) EASA meddelade kommissionen att det godkännande enligt EASA del-145 ref. EASA.145.0172 som man utfärdat till denna organisation upphörde att gälla den 8 maj 2009 med omedelbar verkan på grund av att man inte åtgärdat säkerhetsbrister som inverkar på säkerhetsnivån och allvarligt äventyrar flygsäkerheten och att man övervägde att dra in tillståndet.
- (23) Det finns belägg för att Bellview Airlines, som godkänts i Nigeria, tagit över verksamheten från lufttrafikföretaget Bellview Airlines, som godkänts i Sierra Leone, ett lufttrafikföretag som fördes upp i bilaga A den 22 mars 2006⁽¹⁾ och togs bort den 14 november 2008⁽²⁾ efter det att de behöriga myndigheterna i Sierra Leone informerat kommissionen om att man dragit in dess drifttillstånd.

⁽¹⁾ Skälen 75–86 i förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006, EUT L 84, 23.3.2006, s. 19–21.

⁽²⁾ Skäl 21 i förordning (EG) nr 1131/2008 av den 14 november 2008, EUT L 306, 15.11.2008, s. 49.

- (24) Luftfartyget av typen Boeing B737-200 med registrering 5N-BFN drabbades den 22 oktober 2005 av en olycka i Lagos som ledde till att 117 personer miste livet samt total förlust av luftfartyget. De behöriga myndigheterna i Nigeria har inte lämnat några närmare uppgifter om olyckan och har ännu inte utfärdat någon utredningsrapport efter olyckan.
- (25) Med anledning av ovan nämnda brister har kommissionen inlett samråd med de behöriga myndigheterna i Nigeria och uttryckt allvarliga betänkligheter om huruvida Bellview Airlines flygverksamhet och luftvärdighet kan anses vara säkra. Kommissionen har begärt klarlägganden i fråga om det aktuella läget och om de åtgärder som myndigheterna och lufttrafikföretaget vidtagit för att åtgärda dessa brister.
- (26) De behöriga myndigheterna i Nigeria uppgav den 19 februari 2010 att lufttrafikföretaget innehar ett drifttillstånd men att man inställt flygverksamheten. Myndigheterna lämnade dock inga uppgifter om statusen på de tillstånd som Bellview Airlines innehar eller statusen på företagets luftfartyg.
- (27) Bellview Airlines begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 18 mars 2010 i närvaro av de behöriga myndigheterna i Nigeria (NCAA). Bellview Airlines uppvisade ett drifttillstånd som var giltigt till och med den 22 april 2010 samtidigt som man nämnde att drifttillståndet dragits in på grund av att inget av de luftfartyg som omfattades av drifttillståndet längre var i trafik. NCAA anförde att enligt de bestämmelser som är tillämpliga i Nigeria löpte giltigheten för detta drifttillstånd ut den 6 december 2009, 60 dagar efter det att det sista luftfartyget var i trafik, men NCAA lade inte fram några bevis för att drifttillståndet dragits in eller återkallats. NCAA uppmanades således att snarast lämna in skriftlig bekräftelse på a) ett administrativt beslut om indragning eller återkallande av Bellview Airlines drifttillstånd; b) bekräftelse på att Nigerias civila luftfartsmyndigheter håller på med ett (om)certifieringsförfarande av Bellview Airlines; c) formella åtgärder från Nigerias civila luftfartsmyndigheter för att meddela kommissionen om resultatet från kontrollen av (om)certifieringen innan ett drifttillstånd utfärdas.
- (28) De behöriga myndigheterna i Nigeria lämnade de begärda uppgifterna den 25 mars 2010. På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras således att det för närvarande inte föreligger något behov av ytterligare åtgärder.
- Egyptiska lufttrafikföretag**
- (29) I enlighet med förordning (EG) nr 1144/2009⁽¹⁾ lämnade de behöriga myndigheterna i Egypten in fyra månadsrapporter för perioden november–december 2009 och januari–februari 2010 som redogörelse för hur den plan som fastställts av myndigheterna genomförts. Utöver dessa rapporter, som fokuserade på rampinspektioner av Egypt Airs luftfartyg, överlämnades den 18 november rapporterna om kontrollen av fortsatt luftvärdighet, flyg- och markverksamhet.
- (30) De behöriga myndigheterna i Egypten har också åtagit sig att även fortsättningsvis informera om när de brister som tidigare påpekats vid rampinspektioner av Egypt Airs luftfartyg under 2008, 2009 och 2010 åtgärdats. De har därför skickat relevanta skrivelser till vissa medlemsstater där Egypt Airs luftfartyg varit föremål för rampinspektioner. Arbetet med att åtgärda dessa brister pågår och ska kontrolleras regelbundet.
- (31) I enlighet med förordning (EG) nr 1144/2009⁽²⁾ genomförde EASA tillsammans med medlemsstaterna ett besök den 21–25 februari 2010. I samband med kontrollbesöket genomfördes även en utvärdering av den tillsyn som utövas av Egyptens civila luftfartsmyndighet (ECAA), särskilt med anledning av genomförandet av handlingsplanen för avhjälpande åtgärder och Egypt Airs successiva åtgärdande av de brister som påpekats. Kontrollbesöket gav vid handen att ECAA är i stånd att fullgöra sina skyldigheter enligt ICAO-normerna när det gäller tillsynen av de lufttrafikföretag till vilka myndigheten utfärdar drifttillstånd och fastställde vilka områden som bör förbättras. Bland annat behövs ett samstämt system för att följa upp de brister som konstaterats i samband med ECAA:s tillsyn, och när det gäller fortbildning av personal som handhar certifiering av personal.
- (32) Kontrollbesöket gav vid handen att Egypt Air nu genomför planen för avhjälpande åtgärder. Overlag kunde inga allvarliga överträdelser av ICAO-normerna konstateras. Kommissionen noterar de ansträngningar som lufttrafikföretaget gjort för att slutföra de åtgärder som krävs för att avhjälpa säkerhetsbristerna. Med tanke på omfattningen och räckvidden av Egypt Airs plan för avhjälpande åtgärder samt behovet av att sörja för hållbara/varaktiga lösningar på de många säkerhetsbrister som tidigare fastställts, uppmanar kommissionen de behöriga myndigheterna i Egypten att även fortsättningsvis sända månadsrapporter om kontrollen av genomförandet av handlingsplanen för avhjälpande åtgärder, däribland avhjälpande åtgärder för att ta itu med de brister som konstaterades vid kontrollbesöket och tillhandahålla information om den tillsyn av lufttrafikföretaget som utförs av ECAA på områdena fortsatt luftvärdighet, underhåll och drift.
- (33) Medlemsstaterna kommer fortsättningsvis att kontrollera att Egypt Air uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.
- (34) Kontrollbesöket omfattar även ett antal andra egyptiska lufttrafikföretag. Allvarliga säkerhetsbrister rapporterades i fråga om två lufttrafikföretag, AlMasria Universal Airlines och Midwest Airlines.

⁽¹⁾ EUT L 312, 27.11.2009, s. 16.⁽²⁾ EUT L 312, 27.11.2009, s. 16.

- (35) När det gäller AlMasria Universal Airlines rapporterades allvarliga brister på områdena flygverksamhet och fortbildning, framför allt med avseende på vissa operativa chefers kvalifikationer och kunskaper. Detta är särskilt viktigt ifall flygflottan kommer att utökas.
- (36) I en skrivelse av den 3 mars 2010 inbjöds lufttrafikföretaget AlMasria Universal Airlines till flygsäkerhetskommittén för att lägga fram sina synpunkter. AlMasria lämnade en redogörelse till flygsäkerhetskommittén den 17 mars 2010 som omfattade åtgärder för att avhjälpa de brister som konstaterats i samband med kontrollbesöket. Med tanke på företagets planerade utvidgning av flottan uppmanar kommissionen de behöriga myndigheterna i Egypten att skicka rapporter varje månad om uppföljningen av genomförandet av planerna för avhjälpan av åtgärder och att tillhandahålla information om den tillsyn av detta lufttrafikföretag som utförs av ECAA på områdena fortsatt luftvärdighet, underhåll och drift.
- (37) Medlemsstaterna kommer att kontrollera att AlMasria faktiskt uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.
- (38) När det gäller Midwest Airlines finns det styrka belägg för säkerhetsbrister, som konstaterats av de behöriga myndigheterna i Italien, i fråga om kontrollen av massa och balans i samband med en flygning som utförts av Midwest Airlines. Denna händelse ledde till att Italien inte gav lufttrafikföretaget tillstånd att genomföra en flygning⁽¹⁾. Dessutom rapporterades allvarliga brister i samband med kontrollbesöket på områdena ledning av drift och underhåll, driftskontroll, utbildning av besättning och arbetet för den fortsatta luftvärdigheten, som har konsekvenser för säkerheten. På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras således att detta lufttrafikföretag inte är i stånd att leva upp till ICAO-normerna när det gäller drift och underhåll. Egyptens civila luftfartsmyndigheter meddelade i samband med besöket att man vidtagit åtgärder för att ställa in Midwest Airlines luftfartsverksamhet.
- (39) I en skrivelse av den 3 mars 2010 inbjöds lufttrafikföretaget Midwest Airlines till flygsäkerhetskommittén för att lägga fram sina synpunkter. De behöriga myndigheterna i Egypten tillhandahöll den 15 mars 2010 bevis för att Midwest Airlines drifttillstånd återkallats från och med den 28 februari 2010.
- (40) Med hänvisning till de åtgärder som vidtagits av ECAA krävs det inga ytterligare åtgärder. ECAA uppmanas att tillhandahålla kommissionen information om förfarandet

för och resultatet av omcertifieringen före det att ett drifttillstånd utfärdas till detta lufttrafikföretag.

Iran Air

- (41) I enlighet med förordning (EG) nr 715/2008 fortsatte medlemsstaterna att kontrollera att Iran Air uppfyller gällande säkerhetsnormer genom regelbundna rampinspektioner av dess luftfartyg som landade på Europeiska unionens flygplatser. Under 2009 rapporterade Österrike, Frankrike, Tyskland, Sverige, Italien och Förenade kungariket att sådana inspektioner genomförts. Resultatet av inspektionerna visade att efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer väsentligt försämrats under årets lopp.
- (42) Kommissionen begärde in information från de behöriga myndigheterna och lufttrafikföretaget för att kunna kontrollera hur de konstaterade bristerna åtgärdats. Lufttrafikföretaget Iran Air överlämnade en handlingsplan i februari 2010 i vilken man tillstod bristerna i den tidigare handlingsplanen, redogjorde för orsakerna och fastställde särskilda åtgärder för att ta itu med de konstaterade bristerna.
- (43) Den information som lämnats av de behöriga myndigheterna i Iran (CAO-IRI), som är tillsynsmyndighet för Iran Air, gav vid handen att man inte kunde visa att effektiva åtgärder vidtagits för att åtgärda de brister som konstaterats i samband med de rampinspektioner som genomförts inom ramen för SAFA-programmet. Dessutom kunde CAO-IRI inte visa att lämpliga åtgärder vidtagits för att ta itu med det anmärkningsvärt stora antalet olyckor som drabbat luftfartyg som är registrerade i Iran och som används av lufttrafikföretag som är certifierade av CAO-IRI.
- (44) Vidare överlämnade CAO-IRI dokumentation i februari 2010 som uppvisade brister i fråga om Iran Airs uppföljning av de brister som påpekats på områdena underhåll och flyginspektioner och avsaknad av ett effektivt system för att åtgärda allvarliga brister som tidigare påpekats. De uppgifter om olyckor och incidenter som CAO-IRI tillhandahållit visar dessutom på ett stort antal allvarliga händelser med Iran Airs luftfartyg under de gångna 11 månaderna. I mer än hälften av fallen var luftfartyg av typen Fokker 100 inblandade. I dokumentationen fanns inga bevis för att CAO-IRI skulle ha vidtagit några uppföljande åtgärder.
- (45) I mars 2010 lämnade CAO-IRI information som visade att inspektioner genomförts för att kontrollera Iran Airs efterlevnad av underhållskraven. Det konstaterades problem med översynen av motorerna och tillsynen av att lufttrafikföretagets kvalitetssystemet fungerar effektivt.

⁽¹⁾ Italiens civila luftfartsmyndigheter (ENAC) informerade Midwest Airlines den 5 februari 2010 om dessa säkerhetsbrister, vilket ledde till att man återkallade tillståndet att genomföra flygningen.

- (46) Vid ett möte i flygsäkerhetskommittén den 17 mars 2010 meddelade lufttrafikföretaget att normerna hade försämrats. Samtidigt bekräftade man att ett kontrollcentrum för underhåll och en instans för översyn av underhållet inrättats för att åtgärda luftvärdighetsproblemen, att man förbättrat säkerhetsutbildning inom företagets samtliga avdelningar, att effektiviteten inom avdelningen för säkerhet och kvalitetssäkring förbättrats och att man inrättat säkerhetskommittéer i företagets avdelningar. Vidare hade man påbörjat en omfattande översyn av företagsstrukturen i syfte att förbättra företagets möjligheter att garantera en säker verksamhet. De rampinspektioner som utförts hos Iran Air sedan februari 2010 visar klart förbättrade resultat.
- (47) Med beaktande av den senaste tidens avsevärda förbättringar när det gäller SAFA-resultaten, Iran Airs medgivanden av behovet av förbättringar samt de åtgärder som företaget vidtagit för att åtgärda de säkerhetsbrister som konstaterats anser kommissionen att flygningar med luftfartyget Fokker 100 till Europeiska unionen bör inställas på grund av det stora antalet incidenter som detta luftfartyg varit inblandad i. När det gäller övriga luftfartygstyper som ingår i Iran Airs flotta (ansökan från CAO/IRI av den 10 mars 2010) och som omfattar Boeing 747, Airbus A300, A310 och A320 bör deras luftfartsverksamhet inte tillåtas överstiga nuvarande nivå (frekvens och destinationer) fram till dess att kommissionen fastställer att det finns styrkta bevis för att de säkerhetsbrister som konstaterats åtgärdats på ett tillfredsställande sätt.
- (48) Med hänvisning till dessa orsaker konstateras, på grundval av de gemensamma kriterierna, att Iran Air bör föras upp i bilaga B och tillåtas att bedriva flygverksamhet till Europeiska unionen enbart under förutsättning att verksamheten begränsar sig till nuvarande nivå (frekvenser och destinationer) och med de luftfartyg som är i drift idag. Vidare bör luftfartyg av typen Fokker 100 inte tillåtas bedriva verksamhet inom Europeiska unionen.
- (49) Kommissionen kommer att fortsätta att noggrant övervaka Iran Airs resultat. Medlemsstaterna kommer att genom utökade rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008. Kommissionen avser att i samarbete med medlemsstaterna och EASA kontrollera att de åtgärder som CAO/IRI och Iran Air anmält genomförs på ett tillfredsställande sätt genom att göra besök på platsen inför nästa möte i flygsäkerhetskommittén.
- Lufttrafikföretag från Sudan**
- (50) Sudans tillsynsmyndighet (SCAA) har visat att de inte är i stånd att åtgärda de allvarliga brister som konstaterats i samband med ICAO:s USOAP-granskning av Sudan som genomfördes i november 2006. SCAA meddelade kommissionen i mars 2008 att man på områdena drift, luftvärdighet och certifiering av personal åtgärdat eller tagit itu med alla stora och allvarliga brister. I december 2009 meddelade SCAA kommissionen att 70 % av USOAP-bristerna åtgärdats i enlighet med ICAO-rekommendationerna.
- (51) Den information som SCAA tillhandahöll kommissionen i december 2009 och i mars 2010 gav emellertid vid handen att ett stort antal brister inte hade åtgärdats eller att det sätt på vilket bristerna åtgärdats inte varit effektiva. Detta gällde framför allt utbildade och kvalificerade flyginspektörer och garantin för att lufttrafikföretaget har en godkänd handbok för utbildning.
- (52) Strax före den olyckan med Boeing 707, registrering ST-AKW, konstaterades dessutom i samband med en inspektion som utfördes av SCAA i oktober 2009 av Azza Air Transport att lufttrafikföretaget inte hade genomfört omfattande säkerhetsåtgärder när det gällde utbildningen, en stor brist som konstaterats vid ICAO-inspektionen. SCAA bekräftade att man hade förnyat drifttillståndet varje år sedan det utfärdats för första gången 1996.
- (53) Den 10 december 2009 informerade SCAA även kommissionen om att det drifttillstånd som lufttrafikföretaget Air West Company Ltd innehaft lämnats tillbaka i juli 2008 och att Air West Ltd således inte längre var en registrerad innehavare av drifttillstånd i Sudan. Med beaktande av att lufttrafikföretaget inte längre innehar ett drifttillstånd och att dess operativa licens således inte kan anses vara giltig konstateras på grundval av de gemensamma kriterierna att Air West Ltd inte längre är ett lufttrafikföretag.
- (54) Med hänvisning till att inga framsteg skett när det gäller genomförandet av avhjälpande åtgärder till följd av USOAP:s inspektion samt SCAA:s underlåtenhet att se till att de anmälda avhjälpande åtgärderna genomförs på ett effektivt sätt konstateras på grundval av de gemensamma kriterierna att SCAA inte kunnat visa att man kan genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsnormerna, och följaktligen bör samtliga lufttrafikföretag som certifierats i Sudan beläggas med verksamhetsförbud och föras upp i bilaga A.

Luftrafikföretag från Albanien

- (55) I anslutning till översynen av läget hos Albanian Airlines MAK i november 2009 och i enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1144/2009⁽¹⁾ fick EASA i uppdrag att genomföra en omfattande standardiseringsinspektion i Albanien, vilken ägde rum i januari 2010. Den slutgiltiga inspektionsrapporten, som offentliggjordes den 7 mars 2010, avslöjade allvarliga brister inom alla områden som varit föremål för inspektionen: 13 brister avseende efterlevnaden konstaterades i fråga om luftvärdigheten, däribland 6 säkerhetsrelaterade; 13 brister avseende efterlevnaden konstaterades i fråga om licenser och hälsokraven, däribland 3 säkerhetsrelaterade; 9 brister avseende efterlevnaden konstaterades i fråga om flygverksamheten, däribland 6 säkerhetsrelaterade. Därutöver konstaterades en överhängande säkerhetsrisk avseende det drifttillstånd som innehas av en av de två drifttillståndsinnehavarna. Säkerhetsrisken åtgärdades under inspektionen genom att DGCA vidtog en omedelbar avhjälpande åtgärd.
- (56) De behöriga myndigheterna i Albanien (DGCA) uppmanades att rapportera till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 18 mars 2010.
- (57) Flygsäkerhetskommittén noterade att de behöriga myndigheterna i Albanien (DGCA) redan lagt fram en handlingsplan för EASA. DGCA uppmanas att se till att handlingsplanen kan godtas av EASA och att nödvändiga åtgärder vidtas så att handlingsplanen genomförs på ett effektivt sätt samt att prioritet ges åt att åtgärda de brister som konstaterats av EASA, vilka skapar betänkligheter i fråga om säkerheten om de inte åtgärdas omedelbart.
- (58) Med hänvisning till att det är nödvändigt att snarast åtgärda säkerhetsbristerna i Albanien och att DGCA inte vidtagit omfattande och effektiva åtgärder kommer kommissionen att bli nödsakad att utöva sina skyldigheter i enlighet med artikel 21 i det multilaterala avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Kroatien, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Rumänien, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luft- rum (ECAA-avtalet) utan att det påverkar några åtgärder som föreskrivs i förordning (EG) nr 2111/2005.

Luftrafikföretag från Angola

TAAG Angolan Airlines

- (59) TAAG Angolan Airlines tillåts bedriva verksamhet i Portugal enbart med luftfartyg av typen Boeing 777-

200 med registrering D2-TED, D2-TEE, D2-TEF samt med fyra luftfartyg av typen Boeing B-737-700 med registrering D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH och D2-TBJ under de förutsättningar som fastställs i skäl 88 i förordning (EG) nr 1144/2009⁽²⁾. Kommissionen uppmanade de behöriga myndigheterna i Angola (INAVIC) att lämna information om tillsynen av luftrafikföretaget TAAG Angola Airlines, i synnerhet när det gäller den ökade kontrollen av flygningar till Portugal och resultatet av detta.

- (60) INAVIC informerade flygsäkerhetskommittén om att man ytterligare befäst den fortlöpande tillsynen av TAAG Angolan Airlines. 34 planerade inspektioner av luftrafikföretaget utfördes under 2009. Vidare har rampinspektioner kontinuerligt genomförts före varje flygning som luftrafikföretaget utfört till Europa.
- (61) TAAG Angolan Airlines begärde att få träffa flygsäkerhetskommittén för att informera om dagsläget, vilket skedde den 18 mars 2010. TAAG Angolan Airlines rapporterade att man i december 2009 återfått medlemskap i IATA och tillhandahöll kommittén omfattande information med redogörelse om de goda resultaten i samband med flygverksamheten till Lissabon och begärde med hänvisning till detta att få återuppta flygverksamheten till övriga EU-länder.
- (62) De behöriga myndigheterna i Portugal (INAC) lämnade en redogörelse för sin utvärdering av resultaten av de rampinspektioner som utförts hos TAAG Angolan Airlines efter det att flygverksamheten till Lissabon återupptogs. INAC rapporterade att cirka 200 inspektioner utförts sedan TAAG den 1 augusti 2009 återupptog flygverksamheten. INAC bekräftade att dessa inspektioner inte gav anledning till några farhågor i fråga om säkerheten och att INAC är fullt tillfredsställd med TAAG Angolan Airlines flygverksamhet till och från Lissabon och anser att man kan rekommendera att flygverksamheten utvidgas till att omfatta övriga EU-länder.
- (63) TAAG Angolan Airlines meddelade även att man gjort investeringar för att modernisera Boeing B737-200-flottan och installera EGPWS, ELT406, RVSM, dörrar mellan cockpiten och passagerarutrymmet, digital flygfärdskrivare och digital flygburen väderradarutrustning i enlighet med internationella säkerhetsnormer, men att detta arbete fortfarande pågår och ännu inte slutförts för hela Boeing B737-200-flottan. TAAG Angolan Airlines rapporterade även att man avsåg att successivt ta ur trafik luftfartyg av typen Boeing B747-300, framför allt på grund av lägre driftsäkerhet.

⁽¹⁾ Skälen 10–16 i förordning (EG) nr 1144/2009 av den 26 november 2009, EUT L 312, 27.11.2009, s. 17.

⁽²⁾ EUT L 312, 27.11.2009, s. 24.

(64) På grundval av de gemensamma kriterierna och med beaktande av rekommendationerna enligt punkt 624 samt de positiva resultaten av rampinspektionerna av TAAG Angolan Airlines luftfartyg konstateras att TAAG även fortsättningsvis bör föras upp i bilaga B när det gäller de tre luftfartygen av typen Boeing B777 med registrering D2-TED, D2-TEE och D2-TEF samt de fyra luftfartygen av typen Boeing B737-700 med registrering D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH och D2-TBJ samt att de nuvarande begränsningarna som innebär att dessa luftfartyg endast får utföra flygningar till Lissabon bör hävas. Lufttrafikföretagets flygverksamhet till Europeiska unionen bör dock bli föremål för lämpliga kontroller för att säkerställa att gällande säkerhetsnormer följs genom att prioritera regelbundna rampinspektioner av dess luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Den övergripande säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag från Angola

(65) INAVIC rapporterade att ytterligare framsteg gjorts när det gäller att åtgärda de brister som återstod efter EU:s senaste kontrollbesök i juni 2009. INAVIC har framför allt uppdaterat Angolas bestämmelser om luftfartssäkerhet på grundval av de senaste ändringarna i ICAO-normerna, konsoliderat sitt tillsynsprogram och anställt ytterligare två kvalificerade flyginspektörer.

(66) INAVIC har även rapporterat framsteg när det gäller omcertifiering av angolanska lufttrafikföretag. Detta förfarande förväntas vara slutfört i slutet av 2010, vilket är den tidpunkt då INAVIC uppgett att dessa luftfartygs verksamhet ska inställas om de inte omcertifierats i enlighet med Angolas bestämmelser om luftfartssäkerhet. Bortsett från TAAG Angolan Airlines har inget annat lufttrafikföretag omcertifierats ännu.

(67) INAVIC har rapporterat att man i samband med omcertifieringen vid tillsynen konstaterat att vissa luftfartyg var behäftade med säkerhetsbrister och att gällande säkerhetsföreskrifter inte följdes, vilket resulterat i att INAVIC vidtagit lämpliga verkställighetsåtgärder. Air Geminis drifttillstånd återkallades således i december 2009 och drifttillstånden för PHA och SAL återkallades i februari 2010. Drifttillstånden för Giraglobo, Mavewa och Airnave återkallades i februari 2010. INAVIC lade dock inte fram några bevis för att man återkallat dessa tillstånd.

(68) Kommissionen uppmanar INAVIC att beslutsamt fortsätta omcertifieringen av de angolanska lufttrafikföretagen med beaktande av eventuella säkerhetsbrister som konstateras i samband med detta förfarande. På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras att övriga lufttrafikföretag som faller under INAVIC:s ansvars-

område – Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair, Sonair, Air Gemini, PHA, SAL – även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Ryssland

(69) Den 19 februari 2010 meddelade de behöriga myndigheterna i Ryssland kommissionen om att de ändrat sitt beslut av den 25 april 2008, vilket resulterade i att 13 ryska lufttrafikföretag inte tilläts att bedriva flygverksamhet till Europeiska unionen. Dessa luftfartyg var inte utrustade för internationella flygningar enligt ICAO-normerna (saknade TAWS/E-GPWS) och/eller deras luftvärldighetscertifikat hade gått ut och/eller förnyats.

(70) Enligt det nya beslutet får följande luftfartyg inte flyga till, inom eller från Europeiska unionen:

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

b) Atlant-Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 och RA-85682.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 och RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 och RA-88300; Yak-40K: RA-21505 och RA-98109; Yak-42D: RA-42437; alla (22) helikoptrar av typen Kamov Ka-26 (registrering okänd); alla (49) helikoptrar av typen Mi-8 (registrering okänd); alla (11) helikoptrar av typen Mi-171 (registrering okänd); alla (8) helikoptrar av typen Mi-2 (registrering okänd); alla (1) helikoptrar av typen EC-120B: RA-04116.

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

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

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 och RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alla TU-134 (registrering okänd); alla Antonov An-24 (registrering okänd); alla An-2 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mi-2 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mi-8 (registrering okänd).

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 och RA-85690.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alla Tupolev TU-134A inbegripet: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 och RA-65973; alla Antonov AN-24RV inbegripet: RA-46625 och RA-47818; luftfartygen av typen AN24RV med registrering RA-46625 och RA-47818 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

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

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alla (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, och RA-65977; luftfartygen RA-65143 och RA-65916 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; alla (1) TU-134B: RA-65726; alla (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (för närvarande inte i trafik av finansiella skäl), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 och RA-88280; alla helikoptrar av typen Mil-26: (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mil-10: (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mil-8 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen AS-355 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen BO-105 (registrering okänd); luftfartyg av typen AN-24B; RA-46388, luftfartyg RA-46267 och RA-47289 och luftfartyg av typen AN-24RV RA-46509, RA-46519 och RA-47800 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, luftfartyg RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 och RA-65555 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; TU-214: RA-64504 och RA-64505 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; Ilyushin IL-18: RA-75454 och RA-75464 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 och RA-88200 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

Yemenia Yemen Airways

(71) EASA och medlemsstaterna har i enlighet med förordning (EG) nr 1144/2009 i december 2009 utfört ett besök på plats i Jemen för att kontrollera säkerhetssituationen i Yemenia i syfte att bedöma hur väl företaget uppfyller internationella säkerhetsnormer och för att bedöma CAMA:s möjligheter att säkerställa tillsynen av den civila flygtrafiken i Jemen.

(72) Utvärderingen gav vid handen att CAMA är i stånd att utföra effektiv kontroll av Yemenia Yemen Airways och garantera att lufttrafikföretag, som CAMA utfärdar drifttillstånd till, kan säkerställa en säker flygverksamhet i enlighet med ICAO-normerna samt att Yemenia Yemen Airways omfattas en sådan kontroll och tillsyn som säkerställer att flygverksamheten sker i enlighet med de krav som fastställs i drifttillstånden.

(73) Med hänvisning till resultaten av kontrollbesöket föreligger det för närvarande således inget behov för ytterligare åtgärder. Kommissionen kommer att fortsätta att noggrant övervaka detta lufttrafikföretags resultat och uppmärksamma myndigheterna i Jemen att fortsätta sina ansträngningar att utreda omständigheterna kring olyckan den 30 juni 2009 med Yemenia Yemen Airways flygning 626. Medlemsstaterna kommer att genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Lufttrafikföretag från Republiken Filippinerna

(74) Det finns styrkta bevis för att de myndigheter i Filippinerna som ansvarar för tillsynen av lufttrafikföretag inte är i stånd att åtgärda säkerhetsbrister. Vidare finns det otillräckliga bevis för att ICAO:s gällande säkerhetsnormer och rekommendationer efterlevs av de lufttrafikföretag som certifierats i Filippinerna. Detta framgår av resultaten av den inspektion som ICAO genomfört i Filippinerna i oktober 2009 inom ramen för det allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP) och av faktumet att de behöriga myndigheterna i Förenta staterna fortsatt att sänka Filippinernas säkerhetsstatus.

(75) Efter USOAP-inspektionen i Filippinerna i oktober 2009 underrättade ICAO alla stater som är anslutna till Chicago-konventionen om att det finns allvarliga säkerhetsbrister gällande säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag och luftfartyg som är registrerade i Filippinerna⁽¹⁾, och att 47 lufttrafikföretag i Filippinerna, däribland internationella företag, bedriver flygverksamhet med drifttillstånd som utfärdats enligt upphävida administrativa beslut. De behöriga myndigheterna i Filippinerna har inte tagit fram någon genomförande- eller övergångsplan för certifiering av återstående lufttrafikföretag i enlighet med den lagstiftning om civil luftfart som ersatte dessa administrativa beslut. De behöriga myndigheterna i Filippinerna har dessutom inte utfört några inspektioner av lufttrafikföretag på över ett år. De avhjälpande åtgärder som dessa myndigheter lagt fram för ICAO ansågs inte vara tillräckliga för att råda bot på detta allvarliga säkerhetsproblem, som fortfarande är olöst.

(¹) ICAO:s påpekande OPS/01.

- (76) Vidare fortsätter Förenta staternas transportministeriums federala luftfartsmyndighet (FAA) att klassificera Filippinernas säkerhetsnivå i kategori två inom ramen för sitt IASA-program, vilket visar att Filippinerna inte efterlever ICAO:s internationella säkerhetsnormer.
- (77) De allvarliga säkerhetsbrister som ICAO offentliggjort visar att den avhjälpande handlingsplan som lades fram för kommissionen den 13 oktober 2008 ⁽¹⁾ av de filippinska myndigheterna, och som skulle ha slutförts den 31 mars 2009, inte har uppfyllts och att de behöriga myndigheterna i Filippinerna inte varit i stånd att genomföra handlingsplanen inom angiven tidsram.
- (78) Med anledning av de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO påpekat har kommissionen fortsatt samråden med de behöriga myndigheterna i Filippinerna och framfört sina allvarliga betänkligheter i fråga om säkerheten när det gäller den verksamhet som bedrivs av samtliga lufttrafikföretag som är licensierade i detta land. Kommissionen har också begärt klarlägganden i fråga om de åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna i Filippinerna för att åtgärda de konstaterade säkerhetsbristerna.
- (79) De behöriga myndigheterna i Filippinerna (CAAP) överlämnade dokumentation under perioden januari–mars 2010 men lämnade inte alla begärda uppgifter, i synnerhet bevis för att säkerhetsbristerna åtgärdats på ett tillfredsställande sätt.
- (80) CAAP utfrågades av flygsäkerhetskommittén den 18 mars 2010 och bekräftade att 20 lufttrafikföretag fortsätter att bedriva verksamhet med drifttillstånd som utfärdats enligt de upphävda administrativa besluten fram till omcertifieringen eller senast till den 1 december 2010. Dessa lufttrafikföretag är följande: Aeroworks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc. Vidare medgav CAAP att ett stort antal av dessa lufttrafikföretag fortsätter att bedriva flygverksamhet med ogiltiga drifttillstånd enligt bestämmelser om tillfälliga undantag enligt vilka det inte krävs ett sådant drifttillstånd. Bland annat fortsätter lufttrafikföretaget Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. att bedriva internationell fraktverksamhet med stora luftfartyg av typen Boeing B727 trots att dess drifttillstånd, som utfärdades den 31 mars 2008 enligt de upphävda administrativa besluten, löpte ut den 30 mars 2009. Detta sker med hänvisning till ett undantag från kravet på innehav av drifttillstånd som utfärdades den 16 december 2009 för en period på högst 90 dagar och som löper ut den 16 mars 2010. CAAP kunde inte bekräfta att detta lufttrafikföretag hade upphört med sin flygverksamhet den 18 mars 2010.
- (81) CAAP meddelade att följande nio drifttillstånd hade löpt ut eller inte hade förnyats: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. och Yokota Aviation Corp. Emellertid kunde CAAP inte lägga fram bevis för att dessa lufttrafikföretags drifttillstånd hade återkallats och att dessa lufttrafikföretag således inte längre existerar.
- (82) CAAP uppgav att man inlett ett omcertifieringsförfarande i början av 2009 och att 21 lufttrafikföretag redan hade certifierats i enlighet med lagstiftningen om civil luftfart som trädde i kraft 2008. Dessa lufttrafikföretag är följande: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc. Emellertid kunde CAAP inte lägga fram några bevis för att detta omcertifieringsförfarande är hållbart. CAAP kunde inte tillhandahålla fullständig dokumentation för alla dessa lufttrafikföretag eftersom det i de drifttillstånd som lades fram för följande omcertifierade lufttrafikföretag inte fanns något nummer eller någon registrering: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'sn Inc., Misibis Aviation och Development Corp. CAAP kunde inte heller ge några upplysningar om inspektion före certifieringen eller bevisa att man genomfört tillräckliga inspektioner av lufttrafikföretagens verksamhet och underhåll före omcertifieringen för att visa att de godkända handböckerna användes på ett effektivt sätt och att dessa lufttrafikföretags verksamhet och underhåll uppfyller tillämpliga säkerhetsnormer. CAAP kunde inte heller visa att lämplig kontroll utförts efter certifieringen eftersom det inte fastställdes något datum för detta i de tillsynsplaner för luftvärdighet och licensiering för 2010 som lagts fram.
- (83) Philippines Airlines begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 18 mars 2010. Lufttrafikföretaget redogjorde för sin verksamhet och det omcertifieringsförfarande man genomgått under 2009 fram till dess att det nya drifttillståndet utfärdades den 9 oktober 2009 som bekräftar överensstämmelse med den lagstiftning om civil luftfart

⁽¹⁾ Skäl 16 i förordning (EG) nr 1131/2008 av den 14 november 2008, EUT L 306, 15.11.2008, s. 49.

som trädde i kraft 2008. Lufttrafikföretaget redogjorde för den kontroll som utförts före omcertifieringen och bekräftade att man inriktade sig på att se över och godkänna nya handböcker och nya förfaranden. Philippines Airlines angav även att CAAP inte utfört någon omfattande inspektion på plats före omcertifieringen och att CAAP ännu inte hade kontrollerat verksamheten men att en sådan inspektion skulle utföras senare. Philippines Airlines uppgav att företaget inte bedriver någon flygverksamhet till Europeiska unionen och påpekade att deras flygverksamhet till Förenta staterna är begränsad på grund av att Filippinernas säkerhetsnivå ytterligare sänkts av FAA och att lufttrafikföretaget inte får bedriva flygverksamhet på ytterligare sträckor eller använda andra luftfartyg på de sträckor på vilka de för närvarande bedriver flygverksamhet.

- (84) Cebu Pacific Airlines begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde 18 mars 2010. Lufttrafikföretaget redogjorde för sin verksamhet och det omcertifieringsförfarande man genomgått under 2009 fram till dess att det nya drifttillståndet utfärdades 25 november 2009 som bekräftar överensstämmelse med den lagstiftning om civil luftfart som trädde i kraft 2008. Lufttrafikföretaget redogjorde för den kontroll som utförts före omcertifieringen och bekräftade särskilt att det tillstånd som man erhållit innehåller ett nytt tillstånd för att transportera farligt gods trots att CAAP inte har utfört någon kontroll på detta område. Lufttrafikföretag uppgav dock att man frivilligt avstod från att göra bruk av detta tillstånd. Cebu Pacific bekräftade även att man på grund av att FAA sänkt Filippinernas säkerhetsnivå inte hade tillstånd att bedriva flygverksamhet till Förenta staterna. Lufttrafikföretaget uppgav vidare att man inte hade för avsikt att bedriva flygverksamhet till EU.
- (85) Kommissionen är medveten om de ansträngningar som de två lufttrafikföretagen nyligen gjort för att tillhandahålla säker flygverksamhet och konstaterar att de infört interna åtgärder för att förbättra säkerheten. Kommissionen är beredd att genomföra ett besök hos dessa lufttrafikföretag tillsammans med medlemsstater och EASA för att kontrollera efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer.
- (86) Kommissionen är även medveten om de ansträngningar som de behöriga myndigheterna nyligen gjort för att reformera det civila luftfartssystemet i Filippinerna och om de åtgärder som vidtagits för att ta itu med de säkerhetsbrister som rapporterats av FAA och ICAO. I väntan på att man på ett effektivt sätt ska vidta erforderliga avhjälpande åtgärder för att ta itu med de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO påpekat anser kommissionen på grundval av de gemensamma kriterierna att de behöriga

myndigheterna i Filippinerna i dagsläget inte kan tillämpa och genomföra nödvändiga säkerhetsstandarder när det gäller de lufttrafikföretag som faller under deras myndighetskontroll. Följaktligen bör samtliga lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna omfattas av verksamhetsförbud och föras upp i bilaga A.

- (87) Kommissionen anser dock att de nyligen genomförda förändringarna i CAAP:s ledning och de omedelbara konkreta åtgärder som den nya ledningen vidtagit, däribland anställning av 23 kvalificerade inspektörer som del av ett omfattande tekniskt bistånd från ICAO, är ett tydligt tecken på Filippinernas vilja att snabbt åtgärda de säkerhetsbrister som konstaterats av FAA och ICAO och skapa goda förutsättningar för att man snarast ska kunna komma till rätta med dess brister. Kommissionen är villig att stödja Filippinerna i dess ansträngningar genom ett kontrollbesök, som inkluderar lufttrafikföretagens säkerhetsresultat, för att ta itu med de allvarliga säkerhetsbristerna.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

- (88) 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 26 november 2009 och av de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa lufttrafikföretag. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag även i fortsättningen bör vara belagda med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).
- (89) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 30 mars 2010.

*För kommissionen,
på ordförandens vägnar
Siim KALLAS
Vice ordförande*

BILAGA A

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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungariket Kambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänd	VRB	Republiken Rwanda
Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	015	Okänd	Republiken Angola
AIR26	004	DCD	Republiken Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	003	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
ALADA	005	RAD	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
HELIMALONGO	011	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
PHA	019	Okänd	Republiken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Okänd	Republiken Angola
SAL	013	Okänd	Republiken Angola
SERVISAIR	018	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	014	SOR	Republiken Angola

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive		—	Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Okänd	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänd	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Ej tillämpligt	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Okänd	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i Demokratiska republiken Kongo (RDC), inklusive		—	Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/ TVC/051/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/031/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/028/08	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
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
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ 2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratiska republiken Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndighet, 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	Okänd	Okänd	Ekvatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, och Ekspres Transportasi Antarbenua, 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
CARDIG AIR	121-013	Okänd	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänd	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
EASTINDO	135-038	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiken Indonesien
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
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänd	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänd	Republiken Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänd	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänd	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla luftrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, som uppförts i bilaga B, inklusive,			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AEROPRAKT KZ	Okänd	APK	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiken Kazakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
AIR DIVISION OF EKA	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR FLAMINGO	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Okänd	AKS	Republiken Kazakstan
ALMATY AVIATION	Okänd	LMT	Republiken Kazakstan
ARKHABAY	Okänd	KEK	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republiken Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiken Kazakstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiken Kazakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiken Kazakstan
BERKUT KZ	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republiken Kazakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Okänd	KZE	Republiken Kazakstan
FENIX	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
KAZAVIA	Okänd	KKA	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	Okänd	KZS	Republiken Kazakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiken Kazakstan
NAVIGATOR	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Okänd	KOV	Republiken Kazakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
SALEM AIRCOMPANY	Okänd	KKS	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SAMAL AIR	Okänd	SAV	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	Okänd	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republiken Kazakstan
SKYSERVICE	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
TYAN SHAN	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Okänd	JTU	Republiken Kazakstan
ZHERSU AVIA	Okänd	RZU	Republiken Kazakstan
ZHEZKAZGANAIR	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndighet, inklusive			Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	Okänd	AAZ	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
AEROSTAN (F.D. BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Republiken Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiken Kirgizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republiken Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MAX AVIA	33	MAI	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republiken Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter		—	Liberia
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndighet, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänd	Republiken Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänd	Republiken Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänd	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndighet, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Okänd	Republiken Filippinerna
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Okänd	Republiken Filippinerna
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Okänd	Republiken Filippinerna
BEACON	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Okänd	Republiken Filippinerna
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Okänd	Republiken Filippinerna
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Okänd	Republiken Filippinerna
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Okänd	Republiken Filippinerna
CM AERO	4AN2000001	Okänd	Republiken Filippinerna
CORPORATE AIR	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Okänd	Republiken Filippinerna
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Okänd	Republiken Filippinerna
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Okänd	Republiken Filippinerna
HUMA CORPORATION	2009014	Okänd	Republiken Filippinerna
INAEK AVIATION CORP.	4AN2002004	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND AVIATION	2009009	Okänd	Republiken Filippinerna
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Okänd	Republiken Filippinerna
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Okänd	Republiken Filippinerna
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Okänd	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Okänd	Republiken Filippinerna
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Okänd	Republiken Filippinerna
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Okänd	Republiken Filippinerna
WORLD AVIATION, CORP	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
YOKOTA AVIATION, INC.	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
ZENITH AIR, INC.	2009012	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Okänd	Republiken Filippinerna
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive	—	—	São Tomé och Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé och Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé och Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Okänd	São Tomé och Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé och Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé och Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Okänd	São Tomé och Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierras Leones tillsynsmyndighet, inklusive	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänd	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänd	DTY	Sierra Leone

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
HEAVYLIFT CARGO	Okänd	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänd	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänd	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänd	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänd	Okänd	Sierra Leone
Alla luftrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Sudan
SUDAN AIRWAYS	Okänd		Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	Okänd		Republiken Sudan
MARSLAND COMPANY	Okänd		Republiken Sudan
ATTICO AIRLINES	Okänd		Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Okänd		Republiken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Okänd		Republiken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Okänd		Republiken Sudan
BADER AIRLINES	Okänd		Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	Okänd		Republiken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Okänd		Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Okänd		Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Okänd		Republiken Sudan
Alla luftrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndighet, inklusive	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänd	SZL	Swaziland
Alla luftrafikföretag 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 GEMENSKAPEN ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Driftstillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Luftfartygstyp begränsad	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Tu 204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50; 1 luftfartyg av typen Falcon 900;	Hela flottan förutom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republiken Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen B767; 4 luftfartyg av typen B757; 10 luftfartyg av typen A319/320/321; 5 luftfartyg av typen Fokker 50	Hela flottan förutom: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Konungariket Nederländerna)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan förutom: Hela flottan förutom: LET 410 UVP	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336)	Komorererna
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan förutom: TR-LHP	Republiken Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 14 luftfartyg av typen A300, 4 luftfartyg av typen A310, 9 luftfartyg av typen B747, 1 aircraft B737, 6 luftfartyg av typen A320	Hela flottan förutom: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF	Islamiska republiken Iran

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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Driftstillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Luftfartygstyp begränsad	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger; CL601 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: 3 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiken Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraina	Hela flottan förutom ett luftfartyg av typen MD-83	Hela flottan förutom: UR-CFF	Ukraina

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

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

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

(⁴) Iran Air får endast flyga till Europeiska unionen med specifika luftfartyg i enlighet med skälen 49 och 50 denna förordning.