

## KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 331/2008

2013/EØS/59/16

av 11. april 2008

## om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet(\*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP  
HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 4, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006 ble fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet, omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005<sup>(2)</sup>, opprettet.
- 2) Noen medlemsstatene har i samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 oversendt Kommisjonen alle opplysninger som er relevante i forbindelse med ajourføring av fellesskapslisten. Relevante opplysninger ble også oversendt av tredjestater. På grunnlag av dette bør fellesskapslisten ajourføres.
- 3) Kommisjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper enten direkte, eller dersom det ikke var praktisk mulig, gjennom tilsynsmyndighetene, om de vesentlige fakta og årsaker som ville bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Fellesskapet eller endre vilkårene i et driftsforbud for et luftfartsselskap som er oppført på fellesskapslisten.
- 4) Kommisjonen har gitt luftfartsselskapene mulighet til å gjennomgå dokumentene framlagt av medlemsstatene,

framlegge skriftlige kommentarer og innen ti virkedager gi en muntlig redegjørelse for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen opprettet ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart<sup>(3)</sup>.

- 5) Kommisjonen, og i særskilte tilfeller noen medlemsstater, har rådspurt myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med de berørte luftfartsselskapene.
- 6) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.

**Luftfartsselskaper med lisens fra Ukraina***Albatross Avia Ltd*

- 7) Frankrike har meddelt Kommisjonen at det er vedtatt et umiddelbart, fullstendig driftsforbud for luftfartsselskapet Albatross Avia Ltd som er sertifisert i Ukraina, ettersom dette luftfartsselskapet i realiteten er det ukrainske luftfartsselskapet Volare, som allerede er underlagt et driftsforbud<sup>(4)</sup>. Frankrike har dessuten anmodet Kommisjonen om å ajourføre fellesskapslisten i samsvar med artikkel 4 nr. 2 i forordning (EF) nr. 2111/2005 og artikkel 6 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 8) Luftfartsselskapet har ikke framlagt opplysninger som kan avkrefte Frankrikes bekymring.
- 9) Etter samråd med Kommisjonen og noen medlemsstater har vedkommende myndigheter i Ukraina framlagt for Kommisjonen sin beslutning om å tilbakekalle luftfartsselskapets godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC). På grunnlag av de felles kriterier er det derfor ikke behov for ytterligere tiltak når det gjelder Albatross Avia Ltd.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 102 av 12.4.2008, s. 3, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 72/2008 av 6. juni 2008 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 58, 25.9.2008, s. 18.

<sup>(1)</sup> EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

<sup>(2)</sup> EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 1400/2007 (EUT L 311 av 29.11.2007, s. 12).

<sup>(3)</sup> EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4. Forordningen endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

<sup>(4)</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 787/2007 av 4. juli 2007 (EUT L 175 av 5.7.2007, s. 10).

- 10) Kommisjonen synes imidlertid det er betenkelig at vedkommende myndigheter i Ukraina har utstedt et godkjenningssertifikat for luftfartsselskap til et foretak som i all vesentlighet er et luftfartsselskap som allerede er underlagt driftsforbud. Dersom en slik situasjon gjentar seg, kunne det anses som bevis på at disse myndighetene muligens ikke oppfyller de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005.

*Ukraine Cargo Airways*

- 11) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler ved luftfartsselskapet Ukraine Cargo Airways som er sertifisert i Ukraina, og dette berører alle typer luftfartøyer. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Østerrike, Ungarn, Frankrike, Tyskland, Italia, Latvia, Luxembourg, Romania, Polen, Spania og Nederland<sup>(1)</sup> har utført innenfor rammen av SAFA-programmet.
- 12) Østerrike har meddelt Kommisjonen at det er vedtatt et umiddelbart driftsforbud for luftfartøyer av typen AN-12 fra Ukraine Cargo Airways, som til nå er brukt til flyginger til Østerrike, idet det tas hensyn til de felles kriterier innenfor rammen av artikkel 6 nr. 1 i forordning (EF) nr. 2111/2005, og har framlagt for Kommisjonen en anmodning om å ajourføre fellesskapslisten i samsvar med artikkel 4 nr. 2 i forordning (EF) nr. 2111/2005 og artikkel 6 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 13) Årsaken til Østerrikes tiltak er følgende: a) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler ved luftfartøyet i rapporter som viser alvorlige sikkerhetsmangler og det berørte luftfartsselskapets gjentatte, manglende evne til å utbedre manglene som er påvist ved inspeksjoner på bakken som er utført innenfor rammen av SAFA-programmet og som tidligere er meddelt luftfartsselskapet. b) Luftfartsselskapets manglende evne til å utbedre sikkerhetsmanglene er påvist gjennom lite hensiktsmessige og utilstrekkelige korrigerende tiltak som reaksjon på konstaterte alvorlige sikkerhetsmangler. c) Myndighetene som har ansvaret for tilsynet med det berørte luftfartsselskapet har vist manglende evne og vilje til å utbedre sikkerhetsmanglene, noe som vises gjennom deres manglende samarbeid med vedkommende myndigheter i Østerrike, som har gjennomført inspeksjoner på bakken, samt deres utilstrekkelige evne til å gjennomføre og håndheve relevante sikkerhetsstandarder.
- 14) Sikkerhetsmanglene som Østerrike og andre medlemsstater har oppdaget ved luftfartøylene av typen AN-12, AN-26 og IL-76 gjaldt samme område. Manglene

forekom dessuten gjentatte ganger i løpet av det aktuelle tidsrommet. Dette viser at det dreier seg om systematiske mangler.

- 15) Under samråd med Kommisjonen og noen medlemsstater framla Ukraine Cargo Airways en plan for korrigerende tiltak som ifølge luftfartsselskapet utbedrer alle sikkerhetsmangler på området vedlikehold, teknikk og drift som er fastslått på alle de tre luftfartøystypene som luftfartsselskapet har brukt til flyginger til Fellesskapet. I disse samrådene var imidlertid luftfartsselskapet ikke i stand til å vise at de foreslåtte korrigerende tiltakene er tilstrekkelige. Luftfartsselskapet kunne blant annet ikke vise at de foreslåtte tiltakene var hensiktsmessige når det gjelder driftsdisiplin, og kunne heller ikke forklare hvordan inspeksjoner av luftfartøyer som luftfartsselskapet brukte til flyginger til Fellesskapet, fortsatt avdekket de samme manglene som før Østerrike innførte driftsforbud, til tross for at flere tiltak i den foreslåtte tiltaksplanen allerede tilsynelatende var gjennomført på driftsområdene til alle de luftfartøystypene som luftfartsselskapet bruker.
- 16) I disse samrådene framla vedkommende myndigheter i Ukraina opplysninger om sin beslutning om å begrense luftfartsselskapets AOC ved å fjerne luftfartøyer av typen AN-12 med registreringsmerke UR-UCK, UR-UDD og UR-UCN som Ukraine Cargo Airways har foretatt flyginger med i Østerrike og andre medlemsstater, og underlegge dem vedlikehold samt forby flyginger med luftfartøyet IL-76 med registreringsmerke UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW og UR-UCX fram til 19. november 2008. Luftfartsselskapet har brukt noen av disse luftfartøylene (registreringsnummer UR-UCA, UR-UCO og UR-UCU) til flyginger til Fellesskapet. Myndighetene har dessuten bekreftet at de har godkjent luftfartsselskapets plan for korrigerende tiltak, og påtatt seg å kontrollere gjennomføringen av de korrigerende tiltakene som Ukraine Cargo Airways har foretatt, før de gir luftfartsselskapet tillatelse til å gjenoppta flyginger med luftfartøyer av typen AN-12 til Fellesskapet.
- 17) Kommisjonen merker seg de tiltak vedkommende myndigheter i Ukraina har truffet med hensyn til luftfartøyer av typen AN-12 og IL-76. Kommisjonen mener imidlertid at det ved gjennomføringen av de korrigerende tiltakene ikke er tatt behørig hensyn til de avdekkede sikkerhetsmanglenes systematiske art, som berører alle typer luftfartøyer som luftfartsselskapet hittil har brukt til flyginger til Fellesskapet. Kommisjonen mener dessuten at resultatene av inspeksjoner på bakken<sup>(2)</sup> av luftfartøyer av typen AN-26 som er gjennomført etter samrådene med luftfartsselskapet og vedkommende myndigheter, etter at selskapet hadde begynt gjennomføringen av korrigerende tiltak under nevnte myndigheters tilsyn, viser at disse tiltakene ikke på en tilfredsstillende måte har utbedret de påviste sikkerhetsmanglene ved denne luftfartøytypen eller ved andre luftfartøytoper som dette luftfartsselskapet bruker til flyginger til Fellesskapet.

<sup>(1)</sup> SAFA-rapporter: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCAIR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAANL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58.

<sup>(2)</sup> LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114 og LBA/D-2008-120.

- 18) Luftfartsselskapet framla 1. april 2008 dokumentasjon som omfattet en revidert plan for korrigerende tiltak som gjenspeilet de endringer som vedkommende myndigheter i Ukraina anmodet om etter en revisjon av selskapet. Luftfartsselskapet fikk også muligheten til å framlegge et sammendrag for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 2. april. Selskapet kunne imidlertid ikke vise at de foreslåtte, reviderte tiltakene er hensiktsmessige med hensyn til driftsdisiplin, og heller ikke hvordan disse tiltakene vil kunne gi bærekraftige løsninger på alle tidligere påviste sikkerhetsmangler. Denne dokumentasjonen må derfor undersøkes nærmere for å fastsette om tidligere fastslåtte sikkerhetsmangler er utbedret på en hensiktsmessig måte.
- 19) I påvente av at denne undersøkelsen er fullført, og i fravær av korrigerende tiltak som straks kan hindre at systematiske sikkerhetsmangler oppstår igjen, mener Kommisjonen at luftfartsselskapet ikke kan tillates å drive flyginger til Fellesskapet før det er fastslått at tilstrekkelige tiltak er iverksatt for å sikre samsvar med relevante sikkerhetsstandarder for flyginger med luftfartøyer som brukes av Ukraine Cargo Airways.
- 20) På grunnlag av de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 anses det derfor at Ukraine Cargo Airways ikke oppfyller relevante sikkerhetsstandarder. Luftfartsselskapet bør underlegges et fullstendig driftsforbud og oppføres i vedlegg A.

#### Generelt sikkerhetstilsyn

- 21) Kommisjonen anser at det generelle sikkerhetstilsynet, og særlig vedkommende myndigheter i Ukrainas gjennomføring av og anvendelse av relevante sikkerhetsstandarder, må styrkes for å sikre bærekraftige korrigerende tiltak hos luftfartsselskapene som er under myndighetenes forskriftsbestemte tilsyn. Vedkommende myndigheter i Ukraina må umiddelbart treffe tiltak mot det økende antallet luftfartsselskaper som er underlagt ekstraordinære tiltak av medlemsstatene og dermed oppført i vedlegg A. Myndighetene oppfordres derfor til å framlegge en plan for tiltak som skal bedre utøvelsen av sikkerhetstilsynet med de luftfartsselskaper som er under deres forskriftsbestemte tilsyn og med luftfartøyer som er registrert i Ukraina og som brukes til flyginger i Fellesskapet. Kommisjonen vil overvåke gjennomføringen av disse tiltakene nøye, herunder tiltakene nevnt i betraktning 15) og 18), med henblikk på å framlegge utkast til hensiktsmessige tiltak på det neste møtet i Flysikkerhetskomiteen.

#### *Cubana de Aviación SA*

- 22) Det foreligger bevis på at Cubana de Aviación ikke overholder særskilte sikkerhetsstandarder fastsatt i Chicago-konvensjonen. Manglene er fastslått ved en

inspeksjon på bakken som Det forent kongerike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet<sup>(1)</sup>.

- 23) Det forente kongerike har meddelt Kommisjonen at det på grunnlag av de felles kriterier, innenfor rammen av artikkel 6 nr. 1 i forordning (EF) nr. 2111/2005, er vedtatt et umiddelbart driftsforbud for luftfartøyer av typen Ilyushin IL-62 med registreringsmerke CU-T1283 og CU-T1284 fra Cubana de Aviación. Disse luftfartøyene er for tiden ikke utstyrt med det forbedrede terrengvarslingssystemet EGPWS, som er nødvendig for flyginger til Fellesskapet i samsvar med vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen.
- 24) Etter samråd med Kommisjonen og noen medlemsstater har vedkommende myndigheter i Republikken Cuba besluttet å begrense Cubana de Aviacións AOC, slik at luftfartøyet IL-62 utelukkes fra luftfartsselskapets flyginger til Fellesskapet fram til EGPWS er installert i luftfartøyet. Nevnte myndigheter har dessuten påtatt seg å sikre at EGPWS installeres innen 15. juni 2008 på alle selskapets luftfartøyer som brukes til flyginger til Fellesskapet. Endelig har vedkommende myndigheter i Republikken Cuba forpliktet seg til å kontrollere at Cubana de Aviación innen denne dato effektivt utbedrer alle fastslåtte sikkerhetsmangler, herunder installasjon av EGPWS, og at resultatene av en slik kontroll framlegges for Kommisjonen før luftfartsselskapet kan gjenoppta flyginger med luftfartøyer av typen IL-62 til Fellesskapet.
- 25) På grunnlag av de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005, og med henblikk på de tiltak som er truffet av vedkommende myndigheter i Republikken Cuba, anses det at ingen ytterligere tiltak er nødvendig. Kommisjonen skal rapportere til medlemsstatene om gjennomføringen av de korrigerende tiltak på neste møte i Flysikkerhetskomiteen. Dersom tiltakene imidlertid anses som utilstrekkelige, vil Kommisjonen framlegge utkast til hensiktsmessige tiltak for komiteen.

#### *Islands Development Company*

- 26) Det foreligger bevis på at luftfartøyet av typen Beech 1900 med registreringsmerke S7-IDC fra luftfartsselskapet Islands Development Company med lisens fra Seychellene ikke er utstyrt med det forbedrede terrengvarslingssystemet EGPWS, som er nødvendig for flyginger til Fellesskapet i samsvar med vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen. De offisielle dokumentene som i henhold til Chicago-konvensjonen skal oppbevares om bord, kunne dessuten ikke framvises. Manglene er påvist ved en inspeksjon på bakken som Frankrike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> CAA-UK-2008-8.

<sup>(2)</sup> DGAC/F-2008-152.

- 27) Frankrike har meddelt Kommissjonen at det er vedtatt et umiddelbart driftsforbud for ovennevnte luftfartøy fra dette luftfartsselskapet, idet det tas hensyn til de felles kriterier innenfor rammen av artikkel 6 nr. 1 i forordning (EF) nr. 2111/2005, og har framlagt for Kommissjonen en anmodning om å ajourføre fellesskapslisten i samsvar med artikkel 4 nr. 2 i forordning (EF) nr. 2111/2005 og artikkel 6 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 28) Seychellenes sivile luftfartsmyndighet bekreftet i et brev av 11. mars 2008 at luftfartsselskapet Island Development Company med lisens fra Seychellene har vedtatt tiltak for å installere EGPWS på sitt luftfartøy Beech 1900D med registreringsmerke S7-IDC. Utstyret ble bestilt og installert 26. mars 2008. En bekreftelse på denne installasjonen ble framlagt av luftfartsselskapet på et møte med Kommissjonen 31. mars 2008. I tillegg bekreftet vedkommende myndigheter på Seychellene at bekreftede kopier av de påkrevde dokumentene finnes om bord fra og med 27. februar 2008.
- 29) På grunnlag av de felles kriterier anses det at Islands Development Company har truffet alle de tiltak som er nødvendige for å oppfylle de relevante sikkerhetsstandarder, og derfor ikke bør oppføres i vedlegg A.

*Hewa Bora Airways*

- 30) Hewa Bora Airways foretar ikke lenger flyginger til Fellesskapet under tilsyn av vedkommende myndigheter i Belgia med sitt luftfartøy av typen Boeing B767-266ER, serienr. 23 178 og med registreringsmerke 9Q-CJD, som er oppført i vedlegg B. Ettersom den foreløpige ordningen med inspeksjoner på bakken og tilsyn med dette luftfartøyet ikke lenger kan garanteres, bør dette luftfartøyet underlegges fullstendig driftsforbud.
- 31) Luftfartsselskapet bør derfor underlegges et driftsforbud som omfatter all virksomhet, og bør flyttes fra vedlegg B til vedlegg A.

*TAAG Angola Airlines*

- 32) På invitasjon fra vedkommende myndigheter i Angola og luftfartsselskapet TAAG Angola Airlines foretok en gruppe av sakkyndige fra Kommissjonen og medlemsstatene en inspeksjonsreise til Angola 18.–22. februar 2008. Under dette besøket la luftfartsselskapet fram en ajourført versjon av sin plan for korrigerende og forebyggende tiltak, med sikte på å gjenopprette samsvar med ICAO-standardene. Gruppens rapport viser at TAAG Angola Airlines har gjort gode framskritt i gjennomføringen av

handlingsplanen, ettersom over halvparten av tiltakene kan anses som gjennomført. Resultatene av oppfølgingen som gjelder flyge- og bakkevirksomhet er spesielt gode. Luftfartsselskapet ble oppfordret til fortsatt innsats for å gjennomføre handlingsplanen i sin helhet. Gruppen merket seg dessuten at luftfartsselskapet har fullført det første trinnet i prosessen for å få fornyet sertifisering fra vedkommende myndigheter i Angola.

- 33) Gruppen merket seg at det fortsatt er betydelige mangler på området kontinuerlig luftdyktighet og vedlikehold, som ble rapportert til TAAG Angola Airlines og vedkommende myndigheter, og de bør utbedres på en hensiktsmessig måte før luftfartsselskapets driftsforbud kan endres.
- 34) Gruppen vurderte dessuten planen for korrigerende tiltak som er foreslått av vedkommende myndigheter i Angola (INAVIC), som tar sikte på å forbedre utøvelsen av sikkerhetstilsynet med TAAG Angola Airlines og alle andre luftfartsselskaper som er under myndighetenes forskriftsbestemte tilsyn. Gruppen vurderte for dette formål i hvilken grad INAVIC er i samsvar med gjeldende ICAO-standarder, også på grunnlag av resultatene av ICAO USOAP-revisjonen som ble utført i november 2007. Gruppens rapport viser at en ny lov om sivil luftfart ble offentliggjort 16. januar 2008, og at INAVIC gjør framskritt når det gjelder opprettelsen av en uavhengig og velstrukturert sivil luftfartsmyndighet. Gruppen merket seg imidlertid at de nye bestemmelsene i loven om sivil luftfart og de tilknyttede særskilte driftsbestemmelsene ennå ikke er gjennomført, og at alle luftfartsselskaper i Angola for tiden har godkjenningssertifikater for luftfartsselskap, noe som ikke er i samsvar med vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen. INAVIC ble oppfordret til å fortsette omleggingen av sin organisasjon, raskest mulig gjøre framskritt med sin kapasitetsbygging samt å fortsette prosessen med sertifisering av alle luftfartsselskaper på nytt, for å vise samsvar med angolanske regler og gjeldende ICAO-standarder, og rettidig å rapportere resultatene til Kommissjonen.
- 35) Kommissjonen anerkjenner de anstrengelser TAAG Angola Airlines og INAVIC gjør for å gjennomføre alle tiltak som kreves for å oppfylle relevante sikkerhetsstandarder. Kommissjonen mener likevel at det på det nåværende tidspunkt er for tidlig å treffe beslutning om å fjerne TAAG Angola Airlines fra fellesskapslisten, fordi det fortsatt finnes alvorlige sikkerhetsmangler som må utbedres av luftfartsselskapet og av vedkommende myndigheter. I tillegg pågår fortsatt vedkommende myndigheters prosess med å sertifisere TAAG Angola Airlines og de andre luftfartsselskapene på nytt. Kommissjonen merker seg at dersom prosessen for fornyet sertifisering skal kunne avsluttes innenfor den tidsrammen vedkommende myndigheter i Angola har fastsatt, må deres personellressurser og finansielle ressurser økes betydelig.

36) Kommissjonen anser at om vedkommende myndigheter i Angola skal kunne etterkomme ICAOs bindende standarder og anbefalte praksis, særlig utøvelsen av tilsyn, avhenger også det av de finansielle midler myndighetene har tilgjengelig. Kommissjonen avventer rettidige framdriftsrapporter fra TAAG Angola Airlines og INAVIC.

#### *Mahan Air*

37) Kommissjonen og noen medlemsstater holdt 14. desember 2007 og 12. mars 2008 samråd med Mahan Air og vedkommende myndigheter i Den islamske republikk Iran om myndighetenes kontroll av luftfartsselskaps gradvise gjennomføring av de korrigerende tiltakene. I samrådet 14. desember 2007 anmodet Kommissjonen blant annet om at all dokumentasjon om alle framskritt som Mahan Air har gjort i gjennomføringen av de korrigerende tiltakene skulle framlegges for Kommissjonen innen utgangen av februar 2008.

38) I samrådet 12. mars 2008 meddelte vedkommende myndigheter i Den islamske republikk Iran at de har inspisert luftfartsselskapet Mahan Air og at alle sikkerhetsmangler er utbedret til myndighetenes tilfredsstillelse. Verken luftfartsselskapet eller myndighetene framla imidlertid dokumentasjon på gjennomføringen av de korrigerende tiltakene for å vise at disse tiltakene gir bærekraftige løsninger og sikrer effektivt samsvar med planen for korrigerende tiltak som ble framlagt i september og november 2007.

39) Vedkommende myndigheter i Den islamske republikk Iran framla for Kommissjonen 26. mars 2008 dokumentasjon om en detaljert framdriftsrapport og opplysninger om Mahan Airs gjennomføring av korrigerende tiltak som følge av en revisjon av luftfartsselskapet. Kommissjonen har til hensikt å undersøke den framlagte dokumentasjonen med henblikk på å kontrollere om de tidligere avdekkede sikkerhetsmanglene er utbedret på en hensiktsmessig måte.

40) Før denne undersøkelsen er avsluttet anser Kommissjonen at det for tiden ikke foreligger tilstrekkelig bevis på at luftfartsselskapet har gjennomført de korrigerende tiltakene for å fjerne manglene som førte til at selskapet ble oppført på fellesskapslisten.

41) På grunnlag av de felles kriterier anser Kommissjonen at det ikke er verifisert at Mahan Air har truffet alle de tiltak som er nødvendige for å oppfylle relevante sikkerhetsstandarder, og at selskapet derfor ennå ikke kan fjernes fra vedlegg A. Kommissjonen vil fortsette sitt samarbeid med vedkommende myndigheter i Den islamske republikk Iran, for å overvåke Mahan Airlines gjennomføring av de korrigerende tiltakene og for å sikre at selskapet sørger for bærekraftige løsninger på lang

sikt. Kommissjonen kommer for dette formål til å foreta et besøk i de nærmeste månedene.

#### **Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon**

42) Som det framgår av forordning (EF) nr. 1400/2007, har visse luftfartsselskaper, i henhold til en beslutning truffet av vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon av 26. november 2007, tillatelse til å foreta flyginger til Fellesskapet forutsatt at de har særskilt utstyr. Dette omfatter følgende luftfartsselskaper og luftfartøyer: Krasnoyarsk Airlines: luftfartøyene Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720), Ural Airlines: luftfartøyene Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844), Gazpromavia: luftfartøyet Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008), Atlant-Soyuz: luftfartøyene Boeing B-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740), UTAir: luftfartøyene ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808), Kavminvodyavia: luftfartøyene Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746), Kuban Airlines: luftfartøyet Yak-42 (RA-42386/42367/42375), Air Company Yakutia: luftfartøyene Tu-154M (RA-85700/85794) og B-757-200 (VP-BFI), Airlines 400: luftfartøyet Tu-204 (RA-64018/64020). I henhold til nevnte beslutning har dessuten visse luftfartsselskaper ikke tillatelse til å foreta flyginger til Fellesskapet med særskilte luftfartøyer. Dette omfatter følgende luftfartsselskaper og luftfartøyer: Orenburg Airlines: luftfartøyet Tu-154 (RA-85768) og B-737-400 (VP-BGQ), Air Company Tatarstan: luftfartøyet Tu-154 (RA 85101 og RA-85109), Air Company Sibir: luftfartøyet B-737-400 (VP-BTA) og Rossija: luftfartøyet Tu-154 (RA-85753 og RA-85835).

43) Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon underrettet Kommissjonen 26. mars 2008 om at de planla å endre sin beslutning av 26. november 2007 om driftsbegrensninger som er pålagt visse luftfartsselskaper med lisens fra Den russiske føderasjon, ved å oppheve alle driftsbegrensninger for alle berørte luftfartsselskaper fra og med 25. april 2008.

44) Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon ble 27. mars oppfordret av Kommissjonen til å framlegge for Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen bevis på at de hadde pålitelige opplysninger om forbedringen av de berørte luftfartsselskaperenes interne overvåkingssystem med hensyn til flysikkerheten som fikk dem til å overveie en beslutning om å oppheve driftsbegrensningene for de berørte luftfartsselskapene. Myndighetene påtok seg å framlegge disse opplysningene senest 9. april 2008, og sammen med hvert av de berørte luftfartsselskapene å gi Kommissjonen og medlemsstatene sammendrag av sikkerhetssituasjonen hos disse luftfartsselskapene før myndighetenes beslutning trer i kraft. Dersom disse opplysningene framlegges for Kommissjonen på et senere tidspunkt, forpliktet vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon seg 2. april 2008 overfor Flysikkerhetskomiteen til å utsette ikrafttredelsen av den planlagte beslutningen i forståelse med Kommissjonen.

- 45) Kommissjonen merker seg den planlagte beslutningen til vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon, og har til hensikt å undersøke det materialet som disse myndighetene har påtatt seg å framlegge, i lys av de planene for korrigerende tiltak som de berørte luftfartsselskaper tidligere har framlagt for Kommissjonen. Kommissjonen har til hensikt å samordne resultatene av undersøkelsen med vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon før den ovennevnte planlagte beslutning trer i kraft.
- 46) I mellomtiden bør bestemmelsene i beslutningen til vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon av 26. november 2007 fortsatt gjelde, slik at nevnte luftfartsselskapers flyginger til Fellesskapet kan finne sted bare på de vilkår som er fastsatt i nevnte beslutning og omhandlet i betraktning 34–36) i forordning (EF) nr. 1400/2007.
- 47) Kommissjonen har til hensikt å overvåke ytelsen til ovennevnte luftfartsselskaper, og undersøke deres sikkerhetsstatus på bakgrunn av resultatene av ovennevnte prosess med henblikk på å vedta eventuelle hensiktsmessige tiltak for å sikre at alle relevante standarder oppfylles i Fellesskapet, idet det tas hensyn til bestemmelsene i artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Republikken Kirgisistan**

- 48) Myndighetene i Republikken Kirgisistan har framlagt dokumentasjon for Kommissjonen som viser at de av sikkerhetsgrunner har trukket tilbake Galaxy Airs godkjenningssertifikat for luftfartsselskaper. Ettersom dette luftfartsselskapet som er sertifisert i Republikken Kirgisistan, følgelig har innstilt sin virksomhet, bør det fjernes fra vedlegg A.

#### **Luftfartsselskaper fra Ekvatorial-Guinea**

- 49) Kommissjonen har mottatt opplysninger om at luftfartsselskapet Ceiba Intercontinental driver kommersielle flyginger i henhold til et godkjenningssertifikat for luftfartsselskap som er utstedt av vedkommende myndigheter i Ekvatorial-Guinea, og har anmodet disse myndighetene om å framlegge alle relevante opplysninger om dette selskapet. Vedkommende myndigheter i Ekvatorial-Guinea har ikke svart på Kommissjonens anmodning.
- 50) På grunnlag av de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 bør luftfartsselskapet Ceiba Intercontinental være underlagt driftsforbud og derfor oppføres i vedlegg A.
- 51) Luftfartsselskapet Cronos Airlines med lisens fra Ekvatorial-Guinea har framlagt en anmodning for Kommissjonen om å bli fjernet fra vedlegg A, og har framlagt dokumentasjon på at luftfartøyet brukes på

grunnlag av en avtale om leie av luftfartøy med besetning («ACMI»-basert avtale) med et luftfartsselskap med lisens fra Republikken Sør-Afrika.

- 52) Kommissjonen anser at de dokumentene Cronos Airlines har framlagt, ikke berettiger at selskapet fjernes fra vedlegg A. Alle luftfartsselskaper som er oppført i vedlegg A, kan imidlertid få tillatelse til å utøve trafikkrettigheter ved å leie luftfartøy med besetning fra luftfartsselskaper som ikke er underlagt driftsforbud, forutsatt at relevante sikkerhetsstandarder oppfylles.

#### **Luftfartsselskaper fra Swaziland**

- 53) Vedkommende myndigheter i Swaziland har anmodet om at luftfartsselskapene Royal Swazi Airways Corporation og Scan Air Charter fjernes fra vedlegg A fordi disse selskapene ikke lenger eier luftfartøyer og derfor ikke foretar flyginger. De har dessuten anmodet om at luftfartsselskapet Swaziland Airlink fjernes fra vedlegg A fordi det foretar flyginger med luftfartøyer som er sertifisert, vedlikeholdes og har besetning som har lisens fra Republikken Sør-Afrika. Vedkommende myndigheter i Swaziland validerer de berørte sertifikatene, godkjenningene og lisensene.
- 54) Når det gjelder Royal Swazi Airways Corporation og Scan Air Charter, mener Kommissjonen at det ikke er berettiget at disse fjernes fra vedlegg A, ettersom det ikke foreligger bevis på at disse selskapene ikke lenger eksisterer. Kommissjonen mener at det heller ikke er berettiget at luftfartsselskapet Swaziland Airlink fjernes fra vedlegg A. Luftfartsselskaper oppført i vedlegg A kan imidlertid få tillatelse til å utøve trafikkrettigheter ved å leie et luftfartøy med besetning fra et luftfartsselskap som ikke er underlagt driftsforbud, forutsatt at relevante sikkerhetsstandarder oppfylles.

#### **Luftfartsselskaper fra Republikken Indonesia**

- 55) Kommissjonen mottok 25. mars 2008 en ny handlingsplan utarbeidet av vedkommende myndigheter i Indonesia, som ikke var ledsaget av bevis på at den er gjennomført, og som viser at flere av de viktigste delmålene ikke forventes å nås før i september 2008. Disse opplysningene viser ikke at de nasjonale myndigheter på det nåværende tidspunkt klarer å sikre tilsyn med alle luftfartsselskapene de sertifiserer, herunder Garuda.
- 56) Kommissjonen vil fortsette å yte faglig bistand og støtter fullt ut Indonesias anstrengelser for å få gjennomført de tiltak som er nødvendige for å garantere sikkerheten.

57) Kommisjonen anser imidlertid at disse myndighetene hittil ikke har vist at de har gjennomført de foreslåtte korrigerende tiltakene for å sikre at relevante sikkerhetsstandarder er oppfylt, og derfor kan ingen av de indonesiske luftfartsselskapene fjernes fra fellesskapslisten på det nåværende tidspunkt, med mindre et av luftfartsselskapene på listen og vedkommende nasjonale myndigheter kan vise at ICAO-standardene er oppfylt.

*Garuda Indonesia Airline*

58) Luftfartsselskapet Garuda Indonesia Airline framla for Kommisjonen 10. og 18. mars 2008 omfattende dokumentasjon som blant annet omfattet selskapets svar på spørsmål fra gruppen av sakkyndige fra Kommisjonen og medlemsstatene under inspeksjonsreisen 5.–9. november 2007. Kommisjonen har gransket dokumentasjonen nøye, og har anmodet om utfyllende opplysninger for å kunne fullføre vurderingen av Garudas sikkerhetssituasjon. Luftfartsselskapet har forpliktet seg til å framlegge nevnte opplysninger så snart som mulig.

59) Luftfartsselskapet framla dessuten 28. mars 2008 en formell anmodning om å få framlegge sine synspunkter muntlig for Flysikkerhetskomiteen på det neste møtet, og selskapet fikk gi uttrykk for sine synspunkter 3. april 2008.

60) Kommisjonen og medlemsstatene merket seg at luftfartsselskapet har gjort framskritt i gjennomføringen av de korrigerende tiltak som skal utbedre de merknader som gruppen kom med i sin rapport. De merket seg imidlertid også at for at ICAO-standardene skal oppfylles, må de korrigerende tiltakene fortsette og fullføres på en rekke områder, blant annet må hele Boeing 737-flåten utstyres med det forbedrede terrengvarslingssystemet EGPWS, luftfartsselskapets samlede flåte må utstyres med et program for overvåking av flygedata og de interne kontrollsystemene må forbedres.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 11. april 2008.

61) På bakgrunn av vurderingene framlagt i betraktning 55)–60) mener Kommisjonen at luftfartsselskapet Garuda Indonesia Airline ennå ikke kan fjernes fra vedlegg A.

**Alminnelige betraktninger om øvrige luftfartsselskaper som er oppført i vedlegg A og B**

62) Til tross for uttrykkelige anmodninger fra Kommisjonen har det så langt ikke kommet inn noen bevis på den fullstendige gjennomføringen av egnede utbedringstiltak hos de andre luftfartsselskapene som er oppført på fellesskapslisten som ble ajourført 28. november 2007, eller hos myndighetene som er ansvarlige for det forskriftsbestemte tilsyn med disse luftfartsselskapene. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at disse luftfartsselskapene fortsatt bør være underlagt henholdsvis driftsforbud (vedlegg A) eller driftsbegrensninger (vedlegg B).

63) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

*Artikkel 1*

I forordning (EF) nr. 474/2006 gjøres følgende endringer:

1. Vedlegg A erstattes med vedlegg A til denne forordning.
2. Vedlegg B erstattes med vedlegg B til denne forordning.

*Artikkel 2*

Denne forordning trer i kraft den tredje dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*For Kommisjonen*

Jacques BARROT

*Visepresident*

## VEDLEGG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKAPER SOM ER UNDERLAGT ET FULLSTENDIG DRIFTSFORBUD I FELLESSKAPET<sup>(1)</sup>

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
AIR KORYO	Ukjent	KOR	Den demokratiske folkerepublikk Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ukjent	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
<b>Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene i Den demokratiske republikk Kongo som har ansvar for forskriftsbestemt tilsyn, herunder av myndighetene i Den demokratiske republikk Kongo, herunder</b>		—	Den demokratiske republikk Kongo
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Den demokratiske republikk Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Den demokratiske republikk Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo

<sup>(1)</sup> Luftfartsselskaper oppført i vedlegg A kan få tillatelse til å utøve trafikkrettigheter ved å leie et luftfartøy med besetning («wet-lease») fra et luftfartsselskap som ikke er underlagt driftsforbud, forutsatt at det oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder.



Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Den demokratiske republikk Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Den demokratiske republikk Kongo
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministerens underskrift (forskrift 78/205)	LCG	Den demokratiske republikk Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Den demokratiske republikk Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Den demokratiske republikk Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
<b>Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene i Ekvatorial-Guinea som har ansvar for forskriftsbestemt tilsyn, herunder</b>			Ekvatorial-Guinea
CRONOS AIRLINES	Ukjent	Ukjent	Equatorial Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ukjent	CEL	Equatorial Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Equatorial Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Equatorial Guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Equatorial Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Equatorial Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Equatorial Guinea
<b>Alle luftfartsselskaper sertifisert av tilsynsmyndighetene i Indonesia, herunder</b>			Indonesia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukjent	Indonesia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Ukjent	Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ukjent	Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ukjent	Indonesia

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Ukjent	Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Ukjent	Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukjent	Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Ukjent	Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesia
EASTINDO	135-038	Ukjent	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Ukjent	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Ukjent	Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukjent	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Ukjent	Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ukjent	Indonesia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Ukjent	Indonesia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukjent	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukjent	Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukjent	Indonesia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesia

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Ukjent	Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Ukjent	Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ukjent	Indonesia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ukjent	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesia
<b>Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene i Republikken Kirgisistan som har ansvar for forskriftsbestemt tilsyn, herunder sertifisert av myndighetene i Republikken Kirgisistan, herunder</b>		—	Republikken Kirgisistan
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Republikken Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Republikken Kirgisistan
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Republikken Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republikken Kirgisistan
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Republikken Kirgisistan
BOTIR AVIA	10	BTR	Republikken Kirgisistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republikken Kirgisistan
DAMES	20	DAM	Republikken Kirgisistan
EASTOK AVIA	15	Ukjent	Republikken Kirgisistan
ESEN AIR	2	ESD	Republikken Kirgisistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republikken Kirgisistan
INTAL AVIA	27	INL	Republikken Kirgisistan
ITEK AIR	04	IKA	Republikken Kirgisistan

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republikken Kirgisistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republikken Kirgisistan
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Republikken Kirgisistan
MAX AVIA	33	MAI	Republikken Kirgisistan
OHS AVIA	09	OSH	Republikken Kirgisistan
S GROUP AVIATION	6	Ukjent	Republikken Kirgisistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republikken Kirgisistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republikken Kirgisistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republikken Kirgisistan
TRAST AERO	05	TSJ	Republikken Kirgisistan
<b>Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene i Liberia som har ansvar for forskriftsbestemt tilsyn</b>		—	Liberia
<b>Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene i Sierra Leone som har ansvar for forskriftsbestemt tilsyn, herunder av myndighetene i Sierra Leone, herunder</b>	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Ukjent	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Ukjent	BVU	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ukjent	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ukjent	Ukjent	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ukjent	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ukjent	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ukjent	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ukjent	Ukjent	Sierra Leone
<b>Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene i Swaziland som har ansvar for forskriftsbestemt tilsyn, herunder</b>	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Ukjent	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Ukjent	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Ukjent	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Ukjent	Ukjent	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Ukjent	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Ukjent	SZL	Swaziland

## VEDLEGG B

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKAPER SOM ER UNDERLAGT DRIFTSBEGRENSNINGER I FELLESSKAPET<sup>(1)</sup>

Luftfarts-selskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfarts-selskap (AOC)	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat	Type luftfartøy	Registreringsmerke og eventuelt serienummer	Registreringsstat
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorene	Hele flåten med unntak av: LET 410 UVP	Hele flåten med unntak av: D6-CAM (851336)	Komorene

<sup>(1)</sup> Luftfartsselskaper oppført i vedlegg B kan få tillatelse til å utøve trafikkrettigheter ved å leie et luftfartøy med besetning («wet-lease») fra et luftfartsselskap som ikke er underlagt driftsforbud, forutsatt at det oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder.