

KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 619/2009**2014/EØS/75/06**

av 13. juli 2009

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 —

(EØF)nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart⁽³⁾.

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

5) Kommisjonen, og i særlige tilfeller noen medlemsstater, har rådspurt myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med de berørte luftfartsselskapene.

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⁽¹⁾, særlig artikkel 4, og

6) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.

ut fra følgende betraktninger:

Luftfartsselskaper i Fellesskapet

1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006 ble fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet⁽²⁾, opprettet.

7) På bakgrunn av resultater fra SAFA-inspeksjoner på bakken av luftfartøyer fra visse luftfartsselskaper i Fellesskapet, samt inspeksjoner og undersøkelser foretatt av selskapenes nasjonale luftfartsmyndigheter på særlige områder, har noen medlemsstater truffet visse håndhevingstiltak. De har underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse tiltakene: Hellas' vedkommende myndigheter opplyste at luftfartsselskapet EuroAir Ltds godkjenningssertifikat (AOC) ble tilbakekalt 8. mai 2009; Sveriges vedkommende myndigheter opplyste at de tilbakekalte AOC-et til luftfartsselskapet Nordic Airways AB («Regional») 23. januar 2009 og AOC-et til luftfartsselskapet Fly Excellence AB 31. mars 2009.

2) Noen medlemsstater 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.

One Two Go Airlines og Orient Thai Airlines*One Two Go Airlines*

3) Kommisjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper enten direkte eller, dersom dette 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.

8) Den 8. april 2009 underrettet Thailands vedkommende myndigheter (Thailands departement for sivil luftfart – DCA) Kommisjonen om at de har tilbakekalt luftfartsselskapet One Two Gos AOC. Selv om One Two Go hadde inngitt klage, bekreftet Thailands DCA denne beslutningen 4. mai 2009.

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 for Flysikkerhetskomiteen opprettet ved rådsforordning

9) Tatt i betraktning at luftfartsselskapet har mistet sitt AOC og at dets lisens derfor ikke kan anses å være gyldig, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at One Two Go ikke lenger er et «luftfartsselskap» som definert i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 2111/2005, og derfor bør slettes fra vedlegg A.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 182 av 15.7.2009, s. 4, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 110/2009 av 22. oktober 2009 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 68 av 17.12.2009, s. 10.

⁽¹⁾ EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14.

⁽³⁾ EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

Orient Thai Airlines

- 10) I samsvar med bestemmelsene i kommisjonsforordning (EF) nr. 298/2009 av 8. april 2009 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet⁽¹⁾, framla Thailands DCA for Kommisjonen opplysninger om virkningen av de korrigerende tiltak som luftfartsselskapet Orient Thai har truffet, samt tiltak truffet av Thailands DCA for å utbedre de sikkerhetsmangler som tidligere er påvist, og som førte til at luftfartsselskapet ble ilagt forbud mot å fly med luftfartøyer av typen MD-80 i en periode på 75 dager fram til 7. oktober 2008.
- 11) På grunnlag av disse opplysningene mener Kommisjonen at det ikke er behov for ytterligere tiltak.

Luftfartsselskaper fra Ukraina*Generelt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper fra Ukraina*

- 12) Etter vedtakelsen av forordning (EF) nr. 298/2009 besøkte en gruppe europeiske sakkyndige Ukraina i tidsrommet 25.-29. mai 2009 for å kontrollere status for gjennomføringen av den handlingsplan som Ukrainas vedkommende myndigheter har framlagt med henblikk på å forbedre tilsynet, samt sikkerhetssituasjonen for de to luftfartsselskapene som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet, nemlig Ukraine Cargo Airways og Ukrainian Mediterranean Airlines. Med henblikk på å kontrollere om Ukrainas statlige luftfartsmyndighet utøver sin tilsynsplikt hadde de sakkyndige dessuten møter med de to luftfartsselskapene South Airlines og Khors Air Company, som flyr til Fellesskapet og har vært underkastet inspeksjoner på bakken i Fellesskapet og i andre ECAC-stater.
- 13) Den statlige luftfartsmyndigheten har gjort begrensede framskritt i gjennomføringen av sin handlingsplan. Ingen av de tolv tiltakene fastsatt i handlingsplanen som den statlige luftfartsmyndigheten framla 31. mai 2008 med sikte på å forbedre tilsynet, er gjennomført hittil. Den statlige luftfartsmyndigheten har ikke foretatt noen sertifisering i samsvar med de kravene den har fastsatt, den relevante lovgivningen er ikke vedtatt, og de korrigerende tiltakene vil tidligst være gjennomført i juli 2011, i visse tilfeller ikke før i 2015.
- 14) Gjennomføringen av handlingsplanen henger direkte sammen med det ukrainske rettssystemet, som på grunn av sin kompleksitet ikke gjør det mulig å slå klart fast hvilke standarder som anvendes i forbindelse med godkjenning av luftfartøyer og luftfartsselskaper, og om luftfartøyene og luftfartsselskapene faktisk oppfyller kravene i vedleggene fra Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO). Dette ble bekreftet i møter med de fire luftfartsselskapene.

- 15) Rapporten fra besøket viser dessuten at Ukrainas vedkommende myndigheter ikke har tilstrekkelig med kvalifisert personell til å føre tilsyn med 74 AOC-innehavere (luftdyktighet og drift). Det kunne ikke dokumenteres fullt ut at det føres løpende tilsyn med luftfartsselskapene, og kommentarene fra Ukrainas vedkommende myndigheter etter besøket brakte ingen klarhet i disse spørsmålene. En grundig undersøkelse av det AOC-systemet som benyttes av Ukrainas vedkommende myndigheter, viser dessuten at systemet verken gjør det mulig å slå klart fast hvilke regler/standarder som anvendes ved sertifisering, eller å fastslå med sikkerhet hvilken flåte som er godkjent for drift, og hvilken type godkjenning som er gitt.
- 16) Kommentarene fra Ukrainas vedkommende myndigheter var ikke tilstrekkelige til at de påstandene som ble fremmet under besøket, kunne trekkes tilbake. De ulike korrigerende tiltakene som er varslet av disse myndighetene, må overvåkes nøye og vurderes regelmessig, idet det også tas hensyn til resultatene av den USOAP-revisjonen som ICAO gjennomførte i juni 2008. Etter besøket framla Ukrainas vedkommende myndigheter en ny plan for korrigerende tiltak, og gjennomføringen av denne avhenger av at det vedtas en ny luftfartslov i Ukraina, noe som etter planen skal skje i 2010. Følgelig vil en rekke gjennomføringsbestemmelser først være vedtatt i annen halvdel av 2011 når det gjelder drift av luftfartøyer, ved utgangen av 2012 når det gjelder sertifisering av flygebesetninger, og ved utgangen av 2015 når det gjelder kontinuerlig luftdyktighet.
- 17) På grunnlag av resultatene av besøket og redegjørelsen som ble gitt i møtet i Flysikkerhetskomiteen 1. juli 2009, vil Kommisjonen fortsette å følge gjennomføringen av disse tiltakene nøye og samarbeide med Ukrainas vedkommende myndigheter for å bistå dem i arbeidet med å forbedre tilsynet og utbedre de påviste manglene. Medlemsstatene vil videre systematisk kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som har lisens fra Ukraina i henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. 351/2008⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

- 18) Etter vedtakelsen av forordning (EF) nr. 298/2009 ble luftfartsselskapet oppfordret til å framlegge alle relevante opplysninger, herunder opplysninger om korrigerende tiltak for å utbedre de tidligere påviste manglene. Ukrainas vedkommende myndigheter framla opplysninger om de tiltak som er truffet med hensyn til luftfartsselskapets AOC. Den 4. juni 2009 framla Motor Sich dokumentasjon der det opplyses at selskapet har foretatt en analyse av de grunnleggende årsakene og utarbeidet korrigerende tiltak for å utbedre sikkerhetsmanglene. Analysen og de korrigerende tiltakene ble godkjent av Ukrainas vedkommende myndigheter. Selskapet sendte dessuten

⁽¹⁾ EUT L 95 av 9.4.2009, s. 16.⁽²⁾ EUT L 109 av 19.4.2008, s. 7.

15. juni et brev med opplysning om korrigerende tiltak til Frankrikes vedkommende myndigheter, som hadde utført en inspeksjon⁽¹⁾ av luftfartøyet AN-12 (UR-11819). I henhold til planen for korrigerende tiltak er selskapets håndbøker og dokumentasjon (driftshåndbok og flygehåndbok) endret for å bringe dem i samsvar med ICAOs standarder og muliggjøre egnede flygeforberedelser.

- 19) Den opplæringen som flyger og besetning får for å sikre at de endrede håndbøkene og framgangsmåtene anvendes korrekt, er imidlertid ikke tilstrekkelig til å dekke det store spektrret av endringer på en tilfredsstillende måte. Dessuten har ikke Kommisjonen mottatt noen opplysninger fra Ukrainas vedkommende myndigheter som viser at de har kontrollert status for gjennomføringen av disse tiltakene, og at tiltakene faktisk er iverksatt med sikte på varig utbedring av de påviste sikkerhetsmanglene.
- 20) På bakgrunn av disse konstateringene og på grunnlag av de felles kriterier anser Kommisjonen at luftfartsselskapet Motor Sich på det nåværende tidspunkt ikke oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder og derfor fortsatt bør være oppført i vedlegg A.

Ukraine Cargo Airways

- 21) Etter vedtakelsen av forordning (EF) nr. 298/2009 mottok luftfartsselskapet besøk av en gruppe sakkyndige fra Det europeiske fellesskap 27. mai 2009. Av rapporten fra besøket framgår det at flåten til Ukraine Cargo Airways (UCA) er betydelig redusert i løpet av et år, fra 20 luftfartøyer i begynnelsen av 2008 (ti IL-76, tre AN-12, tre AN-26, tre MIL-8-helikoptre og ett Tupolev Tu-134), til fire luftfartøyer på tidspunktet for besøket (to IL-76, ett AN-12 og ett AN-26). Av de fire luftfartøyene som er oppført på AOC-et, er det bare ett, et IL-76 (UR-UCC), som er i luftdyktig stand, mens luftdyktighetsbevisene for de tre andre er utløpt. Luftfartsselskapet oppgav at ingen av de øvrige luftfartøyene lenger er luftdyktige, og ikke er i noen form for drift.
- 22) Ifølge rapporten har UCA gjort betydelige framskritt i gjennomføringen av sin plan for korrigerende tiltak, som ble framlagt for Kommisjonen 1. april 2008. Av de 22 planlagte tiltakene er 19 angitt som gjennomført. Retningslinjene for sikkerhet og sikkerhetsdokumentasjonen er revidert og forbedret. Det er opprettet en intern avdeling for sikkerhetsinspeksjoner. Luftfartøyenes tekniske tilstand er forbedret. Framgangsmåtene for opplæring av besetningen er revidert og forbedret. Tre av tiltakene angitt i handlingsplanen er imidlertid fortsatt ikke gjennomført, og det mest alvorlige er at IL-76, AN-12 og AN-26 mangler oksygenmasker som man raskt kan iføre seg, slik ICAO krever for flyginger over en viss høyde.
- 23) I rapporten pekes det også på betydelige sikkerhetsmangler på områdene luftfartsoperasjoner, opplæring og kontroll, kontinuerlig luftdyktighet og vedlikehold. Dessuten er kvalitetsstyringssystemet mangelfullt, ettersom det

ikke gir noen sikkerhet for at mangler som påvises ved internkontroll eller av Ukrainas vedkommende myndigheter, blir utbedret og verifisert før de enkelte sakene avsluttes. Systemet sikrer heller ikke at det foretas en systematisk analyse av manglene. Disse forholdene reiser tvil om holdbarheten av de korrigerende tiltakene som selskapet har iverksatt etter at det ble underlagt driftsforbud.

- 24) Selskapet ble oppfordret til å framlegge sine synspunkter. Den 10. juni framla UCA dokumentasjon vedrørende manglene som ble påvist under besøket. Etter en undersøkelse av selskapets dokumentasjon kunne én av seksten nye konstateringer som ble gjort under besøket, legges bort. Med hensyn til to av konstateringene, som gjaldt selskapets driftshåndbok og AOC, opplyste selskapet at det hadde framlagt endringer av driftshåndboken for Ukrainas vedkommende myndigheter til godkjenning, og anmodet om en begrensning av det tillatte flygenivået i AOC-et for luftfartøyene AN-12 (UR-UCN) og AN-26 (UR-UDM).
- 25) Kommisjonen har ikke mottatt noen opplysninger om at endringene (begrensningene) som selskapet anmodet om, er godkjent. Luftfartsselskapet anmodet også om å bli hørt, og gav en redegjørelse for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 1. juli, der det opplyste at av i alt 51 korrigerende tiltak, gjenstod 15 som skulle gjennomføres innen utgangen av august 2009 og deretter kontrolleres av Ukrainas vedkommende myndigheter. Kommisjonen forbeholder seg retten til å kontrollere at luftfartsselskapet gjennomfører de korrigerende tiltakene.
- 26) På bakgrunn av disse konstateringene og på grunnlag av de felles kriterier anser Kommisjonen at luftfartsselskapet på det nåværende tidspunkt ikke oppfyller de relevante sikkerhetsstandardene og derfor fortsatt bør være oppført i vedlegg A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- 27) Etter vedtakelsen av forordning (EF) nr. 298/2009 mottok luftfartsselskapet besøk av en gruppe sakkyndige fra Det europeiske fellesskap 28. mai 2009. Av rapporten fra besøket framgår det at UMAir har foretatt en fullstendig revisjon av sitt dokumentasjonssystem og forbedret det betydelig. Selskapet har opprettet en sikkerhetsavdeling og utpekt et kontaktorgan for SAFA-inspeksjoner. Framgangsmåtene for opplæring er også revidert og forbedret. Likevel, selv om UMAir hevder å ha gjennomført sin plan for korrigerende tiltak, hvilket Ukrainas vedkommende myndigheter har bekreftet, har de sakkyndige gjennom stikkprøver av visse korrigerende tiltak konstatert at det fortsatt gjenstår mangler. De korrigerende tiltakene som UMAir har truffet med hensyn til lasteskjema / tørr driftsmasse, synes ikke å være gjennomført for alle luftfartøytypene som er oppført på AOC-et. Visse tiltak truffet for å utbedre mangler påvist ved SAFA-inspeksjoner tar ikke på systematisk måte hensyn til de grunnleggende årsakene til manglene (oljelekkasje i motoren, manglende skruer, ytelsesbegrensninger i minsteutstyrlisten osv.).

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564.

- 28) Videre ble det påvist alvorlige sikkerhetsmangler på områdene drift og kontinuerlig luftdyktighet, vedlikehold og teknikk: Det foreligger ingen klar framgangsmåte som UMAirs flygebesetning skal følge i tilfelle motorsvikt underveis (gjennomsynkning med motor ute av drift), og driftshåndboken mangler en framgangsmåte for å varsle om en nødssituasjon dersom det under flyging viser seg at den forventede/beregnete drivstoffmengden ved landing vil være under minstemengden. Det kunne heller ikke framlegges bevis for at luftfartøyet med registreringsmerke UR-CFF og dets motor er i samsvar med luftdyktighetspåbudene, det ble påvist flere mangler ved luftfartøyene av typen DC-9 og MD 83, og reglene i programmet til forebygging og kontroll av korrosjon (CPCP, regler for identifisering og rapportering av korrosjonsnivå) blir ikke fulgt. Når det gjelder luftfartsselskapets kvalitetssystem, anførte de sakkyndige fra Det europeiske fellesskap i sin rapport at selskapet ikke kunne dokumentere at alle aspekter ved prosessene i forbindelse med vedlikehold og luftfartsoperasjoner kontrolleres regelmessig; de tiltakene som iverksettes, tar ikke alltid hensyn til de grunnleggende årsakene til manglene, og det finnes ikke noe overordnet system for å føre kontroll med mangler som ikke er utbedret (intern og ekstern kontroll som omfatter mangler påvist av Ukrainas nasjonale luftfartsmyndigheter).
- 29) Selskapet ble oppfordret til å framlegge sine synspunkter. Ved møtet i Flysikkerhetskomiteen 1. juli 2009 la UMAir fram en plan for korrigerende tiltak som er godkjent av Ukrainas vedkommende myndigheter. Planen er utarbeidet for å utbedre de sikkerhetsmanglene som ble påvist under besøket. Luftfartsselskapets redegjørelse gjorde det imidlertid ikke mulig å utbedre manglene som ble påvist under besøket, og dette gjaldt særlig de manglene som dreide seg om kontinuerlig luftdyktighet. Kommisjonen forbeholder seg retten til å kontrollere at luftfartsselskapet gjennomfører de korrigerende tiltakene.
- 30) På bakgrunn av disse konstateringene og på grunnlag av de felles kriterier anser Kommisjonen at luftfartsselskapet på det nåværende tidspunkt ikke oppfyller de relevante sikkerhetsstandardene og derfor fortsatt bør være oppført i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Republikken Kasakhstan

- 31) Det foreligger bevis på at myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med luftfartsselskaper som har lisens i Kasakhstan, har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve gjeldende sikkerhetsstandarder, slik det framgår av resultatene fra revisjonen som ICAO har utført innenfor rammen av det verdensomspennende kontrollprogrammet for tilsyn med sikkerhet (USOAP).
- 32) Etter USOAP-revisjonen av Kasakhstan, som ble utført i april 2009, har ICAO underrettet alle stater som er part i Chicago-konvensjonen om at det foreligger vesentlige sikkerhetsproblemer, hvorav ett er knyttet til drift⁽¹⁾ og

ett er knyttet til luftdyktighet⁽²⁾, som er av betydning for sikkerhetstilsynet med luftfartsselskaper og luftfartøyer registrert i Kasakhstan. Sertifiseringsprosessen som brukes i Kasakhstan ved utstedelse av godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper (AOC-er), omfatter ikke alle gjeldende bestemmelser i ICAO-vedlegg 6. De fleste av de eksisterende AOC-ene er utstedt uten medvirkning fra en inspektør som er kvalifisert på området luftdyktighet. Blant annet er følgende deler utelatt fra sertifiseringsprosessen: framlegging av vedlikeholdsprogrammer, gjennomgåelse av minsteutstyrslister (MEL) og krav til kontinuerlig luftdyktighet for utstedelse av godkjenninger for særlige operasjoner, for eksempel ETOPS og KAT III. Dessuten er flesteparten av luftdyktighetssertifikatene blitt utstedt uten at Kasakhstans vedkommende myndigheter har foretatt en teknisk eller periodisk inspeksjon av luftfartøyene. ICAO kunne ikke akseptere de handlingsplanene som de kasakhstanske myndighetene foreslo, ettersom de ikke inneholdt noen endelig frist for de korrigerende tiltakene som må gjennomføres umiddelbart for å løse disse alvorlige sikkerhetsproblemene.

- 33) På bakgrunn av de to betydelige sikkerhetsproblemene som ble kunngjort kort tid etter ICAOs besøk og offentliggjøringen av SAFA-rapportene, har Kommisjonen innledet samråd med Kasakhstans vedkommende myndigheter, uttrykt alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av luftfartsselskaper som har lisens i landet, og bedt om ytterligere opplysninger om de tiltak som vedkommende myndigheter har truffet for å utbedre manglene som ble påvist under ICAOs besøk og i SAFA-inspeksjonene.
- 34) Kasakhstans vedkommende myndigheter framla dokumentasjon i tidsrommet 5.-29. juni 2009 og gav en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen 30. juni 2009. Under denne redegjørelsen underrettet Kasakhstans vedkommende myndigheter Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om at det var utarbeidet en handlingsplan for å utbedre manglene som ble påvist av ICAO, at de har påbegynt gjennomføringen av planen, og at det derfor vil kunne være mulig å oppfylle alle ICAOs sikkerhetsregler i juni 2010. De to alvorlige sikkerhetsproblemene som ble påvist av ICAO, forventes ikke å bli løst før i desember 2009. Kasakhstans vedkommende myndigheter har også opplyst Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om at de vil framlegge kvartalsrapporter om framdriften i gjennomføringen av de korrigerende tiltakene som ICAO har foreslått.
- 35) Kasakhstans vedkommende myndigheter har dessuten forklart at det er utstedt i alt 69 AOC-er, og at de har truffet tiltak for å oppheve midlertidig eller tilbakekalle elleve av disse 1. april 2009. Det hersker imidlertid fortsatt

⁽¹⁾ ICAOs konstatering OPS/01.

⁽²⁾ ICAOs konstatering AIR/01.

usikkerhet med hensyn til hvilke håndhevingstiltak som er gjennomført for å utbedre de alvorlige sikkerhetsmanglene som ICAO har avdekket, ettersom de beslutningene om midlertidig oppheving eller tilbakekalling som Kasakhstans vedkommende myndigheter viste til, i realiteten ble truffet før ICAOs USOAP-revisjon. Det er heller ikke framlagt noe bevis for at AOC-ene faktisk er tilbakekalt, og noen av AOC-ene som hevdes å ha blitt tilbakekalt 1. april 2009, er angitt som gyldige 1. juni 2009. Kasakhstans vedkommende myndigheter anerkjente dessuten at kasakhstansk lov tillater at flere luftfartsselskaper står som operatør av samme luftfartøy samtidig, og dermed ikke angir klart hvilken enhet som er ansvarlig for luftfartøyet luftdyktighet og drift.

- 36) Luftfartsselskapet Berkut State Airline, som har lisens i Kasakhstan, ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 30. juni 2009. Ved denne høringen kunne luftfartsselskapet ikke framlegge noen generell handlingsplan for å sikre overholdelse av sikkerhetsstandardene og unngå enhver forveksling med luftfartsselskapet BEK Air, tidligere kalt Berkut Air, som har vært oppført i vedlegg A siden april 2009. Berkut State Airline oppgav også at det har til hensikt å avvikle sin kommersielle drift og slutte å fly med gamle luftfartøyer.
- 37) Kasakhstans vedkommende myndigheter har ikke framlagt opplysninger om hvilke sertifikater luftfartsselskapet BEK Air, tidligere Berkut Air, innehar, eller om gjennomføringen av tiltak for å utbedre de sikkerhetsmanglene som førte til at dette luftfartsselskapet ble oppført i vedlegg A i april 2009. De har heller ikke dokumentert at luftfartsselskapet er blitt underlagt håndhevingstiltak.
- 38) Kasakhstans vedkommende myndigheter underrettet Flysikkerhetskomiteen om at det finnes et tredje luftfartsselskap, med navnet Berkut KZ, men kunne ikke gi noen opplysninger om hvilke sertifikater dette selskapet innehar.
- 39) Luftfartsselskapet SCAT, som har lisens i Kasakhstan, ble på forsinket anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 30. juni 2009. Under høringen anerkjente luftfartsselskapet at noen av luftfartøyene, deriblant et Yak 42 med registreringsmerke UP-Y4210, også brukes av andre luftfartsselskaper med lisens i Kasakhstan, og at det derfor ikke er klart hvilken enhet som er ansvarlig for luftfartøyet luftdyktighet og drift. Dessuten kunne verken luftfartsselskapet eller Kasakhstans vedkommende myndigheter framlegge bevis for at sikringen av kontinuerlig luftdyktighet for og vedlikehold av luftfartøyene av typen Boeing B-737-522 og B-757-204, som er registrert i Litauen (registreringsmerke: LY-

AWE, LY-AWD, LY-FLB og LY-FLG), gjennomføres i samsvar med gjeldende europeiske regler.

- 40) Kommisjonen anerkjenner den innsatsen som gjøres for å reformere systemet for sivil luftfart i Kasakhstan, og de første tiltakene som er truffet for å utbedre sikkerhetsmanglene som ICAO har påvist. På grunnlag av de felles kriterier og i påvente av at det iverksettes egnede korrigerende tiltak for å løse de alvorlige sikkerhetsproblemene som ICAO har påvist, er imidlertid vurderingen at Kasakhstans vedkommende myndigheter på det nåværende tidspunkt ikke er i stand til å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene når det gjelder alle luftfartsselskaper under deres tilsyn. Derfor bør alle luftfartsselskaper med lisens i Kasakhstan, med unntak av luftfartsselskapet Air Astana, underlegges driftsforbud og oppføres i vedlegg A.

Air Astana

- 41) Luftfartsselskapet Air Astana, som har lisens i Kasakhstan, ble på anmodning hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 30. juni 2009. Under høringen framla luftfartsselskapet en lang rekke korrigerende tiltak og en analyse av de grunnleggende årsakene med henblikk på å utbedre de mange sikkerhetsmanglene som Tyskland⁽¹⁾, Nederland⁽²⁾, Det forente kongerike⁽³⁾ og andre ECAC-stater⁽⁴⁾ har påvist hos selskapet ved inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av SAFA-programmet. Når det gjelder sikkerhetssituasjonen for denne flåten, er alle luftfartøyer som er oppført på luftfartsselskapets AOC, registrert utenfor Kasakhstan (Aruba). Arubas vedkommende myndigheter har ansvar for tilsynet med luftfartøyene i Air Astanas flåte i samsvar med bestemmelsene i vedlegg 1 og 8 til Chicago-konvensjonen, og bestemmelsene i vedlegg 6 til samme konvensjon når det gjelder kontinuerlig luftdyktighet.
- 42) På bakgrunn av ovenstående anser Kommisjonen at det ikke er nødvendig å oppføre luftfartsselskapet Air Astana i vedlegg A. Under hensyn til resultatene fra inspeksjoner på bakken⁽⁵⁾ som nylig er gjennomført i lufthavner i Fellesskapet innenfor rammen av SAFA-programmet, og medlemsstatenes forpliktelse til ytterligere å øke antall inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som Air Astana bruker i Fellesskapet, anser Kommisjonen imidlertid at det bør innføres særlig overvåking av luftfartsselskapets virksomhet på Fellesskapets territorium etter strenge vilkår, og at selskapets flyginger bør begrenses til det nåværende nivået og de luftfartøyene som brukes på det nåværende tidspunkt. På disse vilkårene og på grunnlag av de felles kriterier bør dette luftfartsselskapet derfor oppføres i vedlegg B.

(1) LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

(2) CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

(3) CAA-UK-2008-187.

(4) DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360,
DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585,
DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93,
DGCATR-2009-105.

(5) LBA/D-2009-332.

Luftfartsselskaper fra Zambia

- 43) Etter innstillingen av virksomheten til det zambiske nasjonale luftfartsselskapet *Zambian Airways* i januar 2009 og ICAOs offentliggjøring av et alvorlig sikkerhetsproblem i februar 2009 i forbindelse med USOAP-revisjonen av driften av luftfartøyer, sertifisering og det tilsyn Zambias vedkommende myndigheter utøver, anmodet Kommissjonen disse myndighetene om opplysninger i april 2009 for å kontrollere at det gjennomføres korrigerende tiltak for å løse dette problemet. Det alvorlige sikkerhetsproblemet består i at Zambias departement for sivil luftfart (DCA) har utstedt 21 flygetillatelser til kommersielle luftfartsselskaper, hvorav noen omfatter tillatelse til å utføre internasjonale flyginger. Disse flygetillatelsene omfatter økonomiske snarere enn sikkerhetsmessige forhold. Innehaverne av disse flygetillatelsene utfører internasjonale flyginger uten at de påkrevde inspeksjonene av drift og luftdyktighet er gjennomført. Rapporter fra DCAs periodiske inspeksjoner påviser dessuten sikkerhetsmangler, uten at det foreligger noen opplysninger om at disse er utbedret.
- 44) Opplysningene som de zambiske myndighetene framla i mai 2009, inneholder ingen dokumentasjon på at de presserende korrigerende tiltakene som er nødvendige for å løse de alvorlige sikkerhetsproblemene som er avdekket av ICAO, er iverksatt. Blant annet foreligger det ingen plan eller framgangsmåte for sertifisering, og heller ingen regler og forskrifter som sikrer overholdelse av de krav til sertifisering som ICAO har fastsatt i vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen. Dessuten foreligger det ingen bevis på begrensninger av de zambiske «flygetillatelsene», og heller ingen dokumentasjon til støtte for sertifiseringsprosessen som kreves i henhold til ICAO-vedlegg 6.
- 45) De utfyllende dokumentene som Zambias vedkommende myndigheter oversendte 1. juni 2009, dokumenterer ikke at AOC-et (*Z/AOC/001/2009*) som ble utstedt 29. mai 2009 til *Zambezi Airlines*, som har lisens i Zambia, oppfyller ICAOs krav, eller at sikkerhetsproblemet er løst. På det nåværende tidspunkt er sikkerhetsproblemet som ICAO har avdekket, fortsatt uløst.
- 46) På bakgrunn av disse konstateringene og den risiko som denne situasjonen kan utgjøre for sikkerheten i forbindelse med virksomhet som utøves av luftfartsselskaper som har lisens i Zambia, og som har tillatelse til å utføre internasjonale flyginger, anser Kommissjonen, på grunnlag av de felles kriterier, at alle luftfartsselskaper som har lisens i Zambia, bør oppføres i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Republikken Indonesia

- 47) Det indonesiske direktoratet for sivil luftfart (DGCA) har forelagt Kommissjonen dokumentasjon på at luftfartsselskapene *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines* og *Ekspres Transportasi Antarbenua* (med handelsnavnet *Premiair*) 1. juni 2009 fikk

utstedt et nytt AOC i samsvar med de nye indonesiske sikkerhetsreglene for sivil luftfart (CASR). Blant annet har luftfartsselskapene *Garuda* og *Airfast* fått utstedt nye AOC-er som er gyldige i to år, etter at det er foretatt en fullstendig revisjon og innført en framgangsmåte for fornyet sertifisering. *Mandala* og *Premiair* har gjennomgått en revisjon begrenset til de nye kravene fastsatt i de nye CASR.

- 48) Etter anmodning fra det indonesiske DGCA foretok en gruppe sakkyndige fra Det europeiske fellesskap en inspeksjonsreise til Indonesia 15.-18. juni 2009 for å kontrollere om den nåværende tilsynsvirksomheten er fullstendig, og om systemet for tilsynsvirksomheten er ajourført for å muliggjøre en hensiktsmessig oppfølging av mangler som DCGA påviser hos indonesiske luftfartsselskaper. I denne forbindelse ble det også avlagt besøk hos to luftfartsselskaper (*Mandala Airlines* og *Premiair*) for å kontrollere om det indonesiske DGCA er i stand til å føre tilsyn med sikkerheten i samsvar med de gjeldende standardene (de nye CASR).
- 49) Besøket viste at effektiviteten i det tilsynet som DGCA fører med de fire ovennevnte luftfartsselskapene, sammen med deres fornyede sertifisering, på tilfredsstillende måte sikrer overholdelse av de nye kravene. Tilsynssystemet er forbedret for å muliggjøre hensiktsmessig oppfølging av mangler som DCGA påviser hos indonesiske luftfartsselskaper. DGCA har utviklet et system for effektivt å kunne styre opplysninger fra tilsynsvirksomheten og dermed å kunne spore måldatoen og den faktiske datoen for utbedring av en mangel, samt en eventuell forlengelse som DGCA har gitt.
- 50) Dessuten ble avvikene fra vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen, som DGCA meddelte ICAO 20. februar 2009, og som kunne ha fått en negativ innvirkning på sikkerheten i forbindelse med luftfartsselskapenes virksomhet, trukket tilbake 25. mars 2009. Etter at DGCA hadde foretatt en teknisk undersøkelse, ble det sendt en ny melding med begrensede avvik til ICAO 28. mai 2009. De indonesiske luftfartsselskapene må derfor overholde ICAOs standarder fra og med 30. november 2009. Luftfartsselskapene *Garuda*, *Mandala*, *Premiair* og *Airfast* har imidlertid vært underlagt de nye standardene siden 10. juni 2009, som var datoen for utstedelsen av deres nye AOC.
- 51) DGCA ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 30. juni 2009. DGCA underrettet Kommissjonen om at luftfartøyet av typen *Embraer EMB-120* med registreringsmerke *PK-RJC*, som brukes av *Premiair*, på det nåværende tidspunkt ikke er utstyrt med antikollisjonssystem (TCAS), som er påkrevd i henhold til de nye CASR, men at dette vil være installert innen 30. november 2009. Denne opplysningen framgår klart av luftfartsselskapets AOC, som angitt i rapporten fra de sakkyndige.

- 52) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at den nåværende effektiviteten i DGCA's tilsynsvirksomhet muliggjør en tilstrekkelig håndheving og overholdelse av de gjeldende sikkerhetsstandardene når det gjelder fire luftfartsselskaper som har vært gjenstand for ny sertifisering, nemlig Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines og Ekspres Transportasi Antarbenua (med handelsnavnet Premiair). Disse fire luftfartsselskapene bør derfor slettes fra listen i vedlegg A. Alle øvrige indonesiske luftfartsselskaper bør på det nåværende tidspunkt fortsatt være oppført i vedlegg A. Kommisjonen vil samarbeide tett med Indonesias vedkommende myndigheter med hensyn til fornyet sertifisering av andre indonesiske luftfartsselskaper.
- 53) Indonesias vedkommende myndigheter har også framlagt for Kommisjonen en ajourført liste over luftfartsselskaper som har fått utstedt AOC. Foruten de fire ovennevnte luftfartsselskapene er følgende luftfartsselskaper sertifisert i Indonesia på det nåværende tidspunkt: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport og Eastindo. Fellesskapslisten bør derfor ajourføres og nevnte luftfartsselskaper oppføres i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Republikken Angola

TAAG Angola Airlines

- 54) Angolas vedkommende myndigheter (INAVIC) har underrettet Kommisjonen om at luftfartsselskapet TAAG Angola Airlines fikk utstedt nytt AOC i samsvar med de angolanske flysikkerhetsreglene (AASR) 28. mai 2009, etter en komplett framgangsmåte for fornyet sertifisering.
- 55) Etter anmodning fra Angolas vedkommende myndigheter (INAVIC) og luftfartsselskapet TAAG Angola Airlines, foretok en gruppe europeiske sakkyndige en inspeksjonsreise til Angola 8.-11. juni 2009. Under besøket ble det bekreftet at det er gjort betydelige framskritt med hensyn til å oppfylle ICAOs standarder. INAVIC hadde utbedret 66 % og TAAG 75 % av de manglene som ble påvist under Den europeiske unions forrige inspeksjonsreise i februar 2008. Angola har blant annet innført nye flysikkerhetsregler i samsvar med ICAOs standarder, og dets nasjonale luftfartsselskap, TAAG, har fått ny lisens i samsvar med de nye rettslige bestemmelsene.
- 56) TAAG ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 1. juli 2009, med bistand fra INAVIC. Luftfartsselskapet opplyste også komiteen om at det hadde gjennomgått en IOSA-revisjon i mai 2009 med bare et begrenset antall mangler, og at alle disse manglene var utbedret per 29. juni 2009.
- 57) Luftfartsselskapet forela Flysikkerhetskomiteen overbevisende dokumentasjon på at ytterligere tiltak er iverksatt etter besøket, og at det er gjort store framskritt med hensyn til å utbedre de utestående manglene. Det redegjorde også for omfattende tiltak som har ført til at over 90 % av manglene nå er utbedret, mens de resterende manglene er under utbedring. Luftfartsselskapet kunne imidlertid ikke dokumentere at flyginger med luftfartøyer av typen B-747 og B-737-200 utføres med den påkrevde overvåkingen av flygedata.
- 58) Portugals myndigheter opplyste Flysikkerhetskomiteen om at de er villige til å bistå Angolas vedkommende myndigheter med å forbedre sikkerhetstilsynet med TAAG, med sikte på at dette luftfartsselskapet skal kunne utføre flyginger til Portugal. De opplyste blant annet at de ville akseptere flyginger med visse luftfartøyer etter å ha utført inspeksjoner i Angola før flyging og inspeksjoner på bakken ved ankomst til Portugal. Angolas vedkommende myndigheter bekreftet at de vil akseptere at alle luftfartøyer som TAAG flyr til Lisboa med, gjennomgår en inspeksjon på bakken i Luanda før flyging, med bistand fra Portugals myndigheter. Portugals vedkommende myndigheter vil foreta inspeksjoner på bakken av alle luftfartøyer som brukes av TAAG, innenfor rammen av SAFA-programmet.
- 59) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at TAAG i første omgang bør fjernes fra vedlegg A og føres opp i vedlegg B, på det vilkår at luftfartsselskapet utfører høyst ti flyginger per uke med luftfartøyene av typen Boeing B-777 med registreringsmerke D2-TED, D2-TEE og D2-TEF fra Luanda til Lisboa. Disse flygingene skal utføres bare dersom Angolas vedkommende myndigheter har foretatt en inspeksjon på bakken av det aktuelle luftfartøyet før hver avgang fra Angola, og dersom Portugals myndigheter har foretatt en inspeksjon på bakken av hvert luftfartøy i Portugal. Dette er et midlertidig tiltak, og Kommisjonen vil gjennomgå situasjonen på nytt på grunnlag av alle opplysninger den har til rådighet, og særlig på grunnlag av en vurdering fra Portugals vedkommende myndigheter.

Generelt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper fra Angola

- 60) Under inspeksjonsreisen til Angola 8.-11. juni 2009 ble det avdekket at det er utstedt godkjenningssertifikater til luftfartsselskapene PHA og SERVISAIR uten en egnet sertifiseringsprosess. Til tross for at INAVIC har opphevet disse to AOC-ene midlertidig, er Kommisjonens vurdering, på grunnlag av de felles kriterier, at disse luftfartsselskapene bør oppføres i vedlegg A.

- 61) Kommissjonen merker seg at INAVIC er i gang med fornyet sertifisering av 18 luftfartsselskaper, noe som forventes fullført innen utgangen av 2010, og oppmuntrer INAVIC til å fortsette denne prosessen med besluttsomhet, og til å ta behørig hensyn til mulige sikkerhetsproblemer som påvises i denne sammenheng. I den forbindelse anerkjenner Kommissjonen at INAVIC har truffet håndhevingstiltak mot visse luftfartsselskaper, da seks av nitten AOC-er er midlertidig opphevet.
- 62) I påvente av at den fornyede sertifiseringen fullføres i samsvar med de nye angolanske flysikkerhetsreglene, anser Kommissjonen på grunnlag av de felles kriterier at disse luftfartsselskapene fortsatt bør være oppført i vedlegg A.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

- 63) Luftfartsselskapet SN2AG, som har lisens i Gabon, ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 1. juli 2009 for å dokumentere at luftfartøyet av typen Challenger CL601 med registreringsmerke TR-AAG og luftfartøyet av typen HS-125-800 med registreringsmerke ZS-AFG, brukes i samsvar med gjeldende standarder. Kommissjonen merket seg at luftfartsselskapet har fortsatt sin omorganisering og gjort betydelige framskritt i gjennomføringen av sin plan for korrigerende tiltak med henblikk på å oppfylle internasjonale standarder. Kommissjonen merket seg også at SN2AG ble kontrollert av Gabons vedkommende myndigheter i februar 2009 med sikte på fornyet sertifisering, og fikk utstedt nytt AOC samme måned.
- 64) Den 1. juli 2009 orienterte Gabons vedkommende myndigheter (ANAC) også Flysikkerhetskomiteen om de framskritt som er gjort med hensyn til deres oppbygning og personale, og fastslo at de nå har tilstrekkelige ressurser til å sikre tilsynet med dette luftfartsselskapets operasjoner og vedlikehold i samsvar med ICAO-bestemmelsene. Dette er bekreftet av ICAOs sakkyndige som bistår Gabon med deres tilsyn til mars 2010.
- 65) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at SN2AG oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder bare når det gjelder flyginger som utføres med luftfartøyet av typen Challenger CL601 med registreringsmerke TR-AAG og luftfartøyet av typen HS-125-800 med registreringsmerke ZS-AFG. Derfor bør SN2AG pålegges driftsbegrensninger når det gjelder de øvrige luftfartøyene i flåten, og flyttes fra vedlegg A til vedlegg B.

Egypt Air

- 66) Det foreligger bevis på en rekke sikkerhetsmangler hos Egypt Air, som har lisens i Egypt. Disse manglene er

påvist i 75 inspeksjoner på bakken som er utført innenfor rammen av SAFA-programmet siden januar 2008, hovedsakelig av Østerrike, Frankrike, Tyskland, Italia, Nederland og Spania, men også av andre ECAC-stater. Den gjentatte forekomsten av disse konstateringene (i alt 240 konstateringer, hvorav 91 i kategori 2 og 69 i kategori 3) gir grunn til å frykte at det foreligger systematiske sikkerhetsmangler.

- 67) På bakgrunn av SAFA-rapportene innledet Kommissjonen formelt samråd med Egypts vedkommende myndigheter (ECAA) 25. mai 2009, uttrykte alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med dette luftfartsselskapets operasjoner og oppfordret ECAA og luftfartsselskapet til å treffe tiltak for på tilfredsstillende måte å utbedre de påviste sikkerhetsmanglene, i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 68) Luftfartsselskapet framla en stor mengde dokumenter 10., 16., 17., 19. og 26. juni 2009. Dokumentene omhandlet korrigerende tiltak som allerede er truffet eller som planlegges etter inspeksjonene på bakken, samt en analyse av de grunnleggende årsakene med forslag til langsiktige løsninger. Luftfartsselskapet anmodet om å få gi en muntlig redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen, og gjorde det 30. juni 2009.
- 69) I betraktning av de gjentatte alvorlige manglene som er påvist på områdene kontinuerlig luftdyktighet, vedlikehold, drift og sikkerheten for lasten om bord, har Kommissjonen bedt Egypts vedkommende myndigheter om å sende månedlige rapporter om framdriften i gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, sammen med eventuelle andre rapporter fra kontroller av Egypt Air som myndighetene utfører. Kommissjonen bør også motta en rapport fra den endelige kontrollen som Egypts vedkommende myndigheter skal utføre ved utgangen av denne perioden. Resultatene fra denne kontrollen skal meddeles Kommissjonen sammen med myndighetenes anbefalinger.
- 70) Luftfartsselskapet og Egypts vedkommende myndigheter har samtykket i at sakkyndige fra Det europeiske fellesskap kontrollerer gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak. Kommissjonen oppfordret luftfartsselskapet innstendig til snarest mulig å sørge for varig utbedring av de mange manglene, da det ellers må treffes egnede tiltak. På dette grunnlag er vurderingen at luftfartsselskapet ikke bør føres opp i vedlegg A på det nåværende tidspunkt.
- 71) Medlemsstatene bør øke antallet inspeksjoner av Egypt Air for å danne grunnlag for en ny vurdering av denne saken ved det neste møtet i Flysikkerhetskomiteen, som er berammet til november 2009.

Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon

- 72) Den 11. juni 2009 underrettet vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon Kommisjonen om at de hadde endret sin beslutning av 25. april 2008, der de forbød flyging til Fellesskapet med luftfartøyer oppført på 13 russiske luftfartsselskapers AOC-er, da luftfartøyene på dette tidspunktet ikke var utstyrt for internasjonale flyginger i henhold til ICAOs standarder, blant annet fordi de manglet det påkrevde TAWS/E-GPWS-utstyret. Visse luftfartøyer som det ble ilagt driftsforbud for ved beslutningen av 25. april 2008, har senere fått installert det nødvendige utstyret til å utføre internasjonale flyginger. Dessuten er disse luftfartsselskapers AOC-er og driftsspesifikasjoner omarbeidet for å ta hensyn til disse endringene.
- 73) I henhold til den nye beslutningen har følgende luftfartøyer ikke tillatelse til å utføre flyginger til, i eller fra Fellesskapet:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 og RA-85790; 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.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 og RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 og RA-88300; Yak-40K: RA-21505 og RA-98109; Yak-42D: RA-42437; alle (22) helikoptre av typen Kamov Ka-26 (registreringsmerke ukjent); alle (49) helikoptre av typen Mi-8 (registreringsmerke ukjent); alle (11) helikoptre av typen Mi-171 (registreringsmerke ukjent); alle (8) helikoptre av typen Mi-2 (registreringsmerke ukjent); alle (1) helikoptre av typen EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 og RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartsselskapets AOC er tilbakekalt. Når det gjelder de to luftfartøyene av typen TU-154M som tidligere hadde Krasnoyarsky Airlines som operatør, brukes RA-85682 nå av et annet luftfartsselskap med lisens i Den russiske føderasjon, og RA-85683 er for tiden ikke i drift.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 og RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (registreringsmerke ukjent); alle Antonov An-24 (registreringsmerke ukjent); alle An-2 (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen Mi-2 (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen Mi-8 (registreringsmerke ukjent).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 og RA-85690.
 - i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alle Tupolev TU-134A, herunder: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 og RA-65973; alle Antonov AN-24RV, herunder: RA-46625 og RA-47818; luftfartøyene av typen AN24RV med registreringsmerke RA-46625 og RA-47818, brukes nå av et annet russisk luftfartsselskap.
 - j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 og RA-85508.
 - k) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (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-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 og RA-65977; luftfartøyet RA-65143 brukes av et annet russisk luftfartsselskap; alle (1) TU-134B: RA-65726; alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 og RA-88280; alle helikoptre av typen Mil-26: (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen Mil-10: (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen Mil-8 (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen AS-355 (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen BO-105 (registreringsmerke ukjent); luftfartøyene av typen AN-24B (RA-46388, RA-46267 og RA-47289) og luftfartøyene av typen AN-24RV (RA-46509, RA-46519 og RA-47800) brukes av et annet russisk luftfartsselskap.
 - l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 and RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 og RA-88200.
- 74) Ingen slike luftfartøyer ble utpekt for luftfartsselskapet Red Wings (tidligere Airlines 400 JSC).
- 75) Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon underrettet også Kommisjonen om at det 3. juni 2009 ble innført begrensninger i luftfartsselskapet Aeroflot-Nords AOC som innebærer at selskapet ikke har tillatelse til å utføre flyginger til Fellesskapet.

- 76) Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon og Kommisjonen er villige til å videreføre sitt nære samarbeid, og å utveksle alle nødvendige opplysninger om sine luftfartsselskapers sikkerhet. Medlemsstatene vil systematisk kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av disse luftfartsselskaperes luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.

Yemenia Yemen Airways

- 77) Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) har underrettet Flysikkerhetskomiteen om at det midlertidig har opphevet godkjenningen (EASA.145.0177) av vedlikeholdsorganisasjonen i Yemenia Yemen Airways, som har lisens i Jemen, på grunn av manglende utbedring av sikkerhetsmangler. Dessuten har Frankrikes vedkommende myndigheter underrettet Flysikkerhetskomiteen om at de senere midlertidig har opphevet luftdyktighetsbevisene for luftfartøyene av typen Airbus A-310, som er registrert i Frankrike (F-OHPR og F-OHPS) og brukes av dette luftfartsselskapet.
- 78) Kommisjonen merker seg den manglende overholdelsen av gjeldende europeiske regler og besluttet 1. juli 2009, på bakgrunn av dødsulykken som inntraff 30. juni med Yemenia Yemen Airways' flyging 626, å innlede formelt samråd med Yemenia Yemen Airways i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005 og med Jemens vedkommende myndigheter i samsvar med artikkel 3 i forordning (EF) nr. 473/2006, for å vurdere dette luftfartsselskapets oppfyllelse av gjeldende ICAO-standarder. Kommisjonen forbeholder seg retten til om nødvendig å treffe hastetiltak.

Alminnelige betraktninger om øvrige luftfartsselskaper i vedlegg A og B

- 79) 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 8. april 2009, eller hos myndighetene som er ansvarlige for tilsynet 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).
- 80) 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 teksten i vedlegg A til denne forordning.
2. Vedlegg B erstattes med teksten i 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*.

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

Utferdiget i Brussel, 13. juli 2009.

For Kommisjonen

Antonio TAJANI

Visepresident

[Vedleggene er kunngjort i EUT L 182 av 15.7.2009, s. 14-24]
