

**KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 787/2007****2011/EØS/71/107**

av 4. juli 2007

**om endring av kommisjonsforordning (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) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har noen medlemsstater oversendt Kommisjonen opplysninger som er relevante for ajourføringen av fellesskapslisten. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater. På grunnlag av dette bør fellesskapslisten ajourføres.
- 3) I samsvar med artikkel 4 nr. 2 i forordning (EF) nr. 2111/2005 og artikkel 2 i kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006 av 22. mars 2006 om fastsettelse av gjennomføringsregler for fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet<sup>(3)</sup> har en medlemsstat anmodet om ajourføring av fellesskapslisten.
- 4) Kommisjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper enten direkte eller, dersom det ikke har vært 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 for et driftsforbud for et luftfartsselskap som er oppført på fellesskapslisten.

- 5) Kommisjonen har gitt luftfartsselskapene mulighet til å gjennomgå dokumentene framlagt av medlemsstatene, framlegge skriftlige merknader og innen ti virkedager gi Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen nedsatt ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart<sup>(4)</sup> en muntlig redegjørelse.

- 6) Myndighetene med ansvar for tilsynet med de berørte luftfartsselskapene er blitt rådspurt av Kommisjonen samt i enkelte tilfeller av noen medlemsstater.

**Pakistan International Airlines**

- 7) Pakistan International Airlines framla 14. mai 2007 en forbedringsplan for Kommisjonen samt dokumentasjon på at det var gjennomført en rekke korrigerende tiltak. Kommisjonen merker seg at luftfartsselskapet har gjort store framskritt etter at det ble oppført på fellesskapslisten, og at luftfartsselskapet, med støtte fra tilsynsmyndighetene, har bekreftet at det har utbedret sikkerhetsmangler i selskapets flåte. Vedkommende myndighet i Pakistan har godkjent tiltakene.
- 8) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at Pakistan International Airlines bør få tillatelse til å utføre flyginger til Fellesskapet også med følgende elleve luftfartøyer: tre Boeing 747-300 med registreringsmerke AP-BFU, AP-BGG og AP-BFX; to Boeing 747-200 med registreringsmerke AP-BAK og AP-BAT; seks Airbus A-310 med registreringsmerke AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC og AP-BEG. Disse luftfartøylene bør derfor fjernes fra vedlegg B.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 175 av 5.7.2007, s. 10, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 145/2007 av 26. oktober 2007 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 19, 10.4.2008, s. 88.

<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 endret ved forordning (EF) nr. 235/2007 (EUT L 66 av 6.3.2007, s. 3).

<sup>(3)</sup> EUT L 84 av 23.3.2005, s. 8.

<sup>(4)</sup> EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

- 9) Pakistans vedkommende myndigheter har godtatt at de før de berørte luftfartøyene settes i drift, skal framlegge for myndighetene i medlemsstaten der bestemmelseslufthavnen ligger, samt for Kommisjonen, en rapport fra en sikkerhetsinspeksjon av luftfartøyet som de har utført før fartøyet settes i drift. Når rapporten mottas, kan den berørte medlemsstaten om nødvendig forby drift av luftfartøyet i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 2111/2005. Ved ankomst bør det utføres en fullstendig SAFA-inspeksjon på bakken av luftfartøyet, og rapporten om den bør umiddelbart sendes til Kommisjonen, som videresender den til de andre medlemsstatene. Medlemsstatene har til hensikt å sikre ytterligere kontroll med den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandarder ved systematiske inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapet.
- 10) De øvrige luftfartøyene i dette luftfartsselskapets flåte oppfyller fremdeles ikke fullt ut de gjeldende sikkerhetsstandarder og bør derfor fortsatt stå oppført i vedlegg B inntil de utestående manglene er utbedret. Det bør avlegges et oppfølgingsbesøk på stedet før driftsbegrensningene pålagt luftfartsselskapet vurderes på nytt, for å kontrollere at forbedringsplanen gjennomføres og gir resultater. Både luftfartsselskapet og vedkommende myndigheter har bekreftet at de vil godta et slikt besøk.

#### TAAG — Angola Airlines

- 11) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos TAAG Angola Airlines, som er sertifisert i Angola. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet. De gjentatte inspeksjonsresultatene tyder på sikkerhetsmangler i systemet<sup>(1)</sup>.
- 12) TAAG Angola Airlines har vist manglende evne til å utbedre sikkerhetsmangler som svar på anmodninger fra Frankrike, til tross for luftfartsselskapets og vedkommende myndigheters garantier, noe som har kommet til uttrykk ved stadige sikkerhetsmangler. Vedkommende myndigheter i Angola har heller ikke klart å håndheve de gjeldende sikkerhetsstandarder, til tross for at de har gitt garantier om dette.
- 13) Vedkommende myndigheter i Angola viste manglende evne til å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandarder da det oppstod tvil om sikkerheten ved driften av TAAG, som er sertifisert i den staten.

- 14) Kommisjonen anerkjenner den innsatsen luftfartsselskapet har gjort for å fastslå hva som skal til for å utbedre sikkerhetsmanglene, samt den samarbeidsvilje som både luftfartsselskapet og vedkommende sivile luftfartsmyndighet i Angola har vist, men anser at luftfartsselskapet ikke fullt ut har gjennomført en egnet plan for korrigerende tiltak på en tilfredsstillende måte.
- 15) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at TAAG Angola Airlines ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene. Luftfartsselskapet bør underlegges et fullstendig driftsforbud og oppføres i vedlegg A.

#### Volare Aviation

- 16) Nederland har framlagt en anmodning for Kommisjonen om å ajourføre fellesskapslisten i samsvar med artikkel 4 nr. 2 i forordning (EF) nr. 2111/2005 med henblikk på å innføre driftsforbud for hele flåten til Volare Aviation.
- 17) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Volare Aviation, som er sertifisert i Ukraina. Manglene er påvist av Nederland ved inspeksjoner på bakken som er utført innenfor rammen av SAFA-programmet, og de er blitt bekreftet ved inspeksjoner på bakken utført i andre medlemsstater. De gjentatte inspeksjonsresultatene tyder på sikkerhetsmangler i systemet<sup>(2)</sup>.
- 18) Volare Aviation har vist manglende evne til å utbedre sikkerhetsmangler i systemet som svar på anmodninger fra Nederland, noe som har kommet til uttrykk ved den utilstrekkelige planen for korrigerende tiltak som er blitt framlagt som svar på de påviste sikkerhetsmanglene.
- 19) Vedkommende myndigheter i Ukraina viste manglende evne til å gjennomføre og håndheve de relevante sikkerhetsstandardene da det oppstod tvil om sikkerheten ved driften av Volare Aviation, som er sertifisert i den staten.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2003-419, DGAC/F-2003-1026, DGAC/F-2005-394, DGAC/F-2005-1185, DGAC/F-2006-27, DGAC/F-2006-566, DGAC/F-2006-1598, DGAC/F-2006-1966, DGAC/F-2006-2087, DGAC/F-2006-2069, DGAC/F-2007-418, DGAC/F-2007-838, DGAC/F-2007-841, DGAC/F-2007-1113, DGAC/F-2007-1141.

<sup>(2)</sup> BCAA-2004-58, CAA-N-2006-228, CAA-N-2007-56, CAA-N-2007-73, CAA-NL-2005-37, CAA-NL-2006-243, CAA-NL-2007-1, CAA-NL-2007-2, CAA-NL-2007-3, CAA-NL-2007-23, CAA-NL-2007-24, CAA-NL-2007-44, CAA-NL-2007-45, CAA-NL-2007-46, CAA-NL-2007-47, CAA-NL-2007-48, CAA-UK-2007-31, CAAFIN-2004-14, CAAFIN-2004-27, DGAC-E-2006-1131, DGAC-E-2006-1386, DGAC-E-2007-376, DGAC/F-2006-138, DGAC/F-2006-830, DGAC/F-2006-1041, DGAC/F-2006-1928, DGAC/F-2007-446, DGAC/F-2007-738, DGAC/F-2007-739, ENAC-IT-2004-477, ENAC-IT-2005-118, ENAC-IT-2006-299, ENAC-IT-2006-445, LBA/D-2004-425, LBA/D-2006-697, MOTLUX-2005-7.

20) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at Volare Aviation ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene. Luftfartsselskapet bør derfor underlegges et fullstendig driftsforbud og oppføres i vedlegg A.

#### **Luftfartsselskaper fra Indonesia**

21) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia. Manglene er påvist ved en sikkerhetsrevisjon som er gjennomført av Indonesias sivile luftfartsmyndighet, og den viser at ingen av statens luftfartsselskaper oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandardene.

22) Det amerikanske transportdepartementets føderale luftfartsmyndighet (FAA) har senket Indonesias sikkerhetsstatus i sitt IASA-program fordi staten ikke oppfyller de internasjonale sikkerhetsstandardene fastsatt av Organisasjonen for internasjonal sivil luftfart (ICAO). Et slikt tiltak betyr i praksis at det er nedlagt driftsforbud for alle luftfartsselskaper som Indonesia har sertifisert. Følgelig vil indonesiske luftfartsselskaper ikke få tillatelse til å starte flyginger til De forente stater.

23) Den siste rapporten som er utarbeidet i forbindelse med ICAOs verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP), samt en oppfølgingsrapport, har vist at det forekommer alvorlige mangler når det gjelder Indonesias sivile luftfartsmyndighets evne til å utøve sitt tilsynsansvar med hensyn til luftfartssikkerhet.

24) Vedkommende myndigheter i Indonesia har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve gjeldende sikkerhetsstandarder. Myndighetene svarte heller ikke godt nok eller i rett tid da Kommisjonen reiste tvil om driftssikkerheten til luftfartsselskaper som har fått lisens i Indonesia.

25) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, bør bli underlagt driftsforbud og oppføres vedlegg A.

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

26) Myndighetene i Republikken Kirgisistan har framlagt opplysninger for Kommisjonen som viser at de har utstedt godkjenningssertifikat til følgende luftfartsselskaper: Eastok Avia, Kyrgyz Trans Avia og S Group Aviation. Ettersom disse nye luftfartsselskapene er sertifisert av Republikken Kirgisistan, som har vist manglende evne til å føre tilstrekkelig sikkerhetstilsyn, bør de oppføres i vedlegg A.

27) Myndighetene i Republikken Kirgisistan har framlagt dokumentasjon for Kommisjonen som viser at de har trukket tilbake godkjenningssertifikatet til følgende luftfartsselskaper: British Gulf International Airlines FEZ og Kyrgyz General Aviation. Ettersom luftfartsselskapene, som er sertifisert i Republikken Kirgisistan, har innstilt sin virksomhet, bør de fjernes fra vedlegg A.

#### **Luftfartsselskaper fra Albania**

28) Den siste rapporten som er utarbeidet i forbindelse med ICAOs verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP), resultatene av det siste vurderingsbesøket til Albania innenfor rammen av det felles europeiske luftfartsområde (ECAA) og opplysninger framlagt av Italia har vist at det forekommer alvorlige mangler når det gjelder Albanias sivile luftfartsmyndighets evne til å utøve sitt tilsynsansvar med hensyn til luftfartssikkerhet.

29) På invitasjon fra Albanias sivile luftfartsmyndighet foretok en europeisk ekspertgruppe en inspeksjonsreise til Albania i tidsrommet 4.-8. juni 2007. Gruppens rapport viser at Albanias sivile luftfartsmyndighet, til tross for stor innsats, fremdeles mangler de ressurser, den rettslige rammen og den sakkunnskapen som trengs for at den skal kunne utøve tilsyn med luftfartssikkerheten på en tilfredsstillende måte.

30) Med hensyn til to luftfartsselskaper som er sertifisert i Albania — Albanian Airlines og Belle Air — viser nevnte rapport at begge selskapene driver sin virksomhet i samsvar med gjeldende sikkerhetsstandarder og faktisk treffer tilleggstiltak for selv å kunne utøve tilsyn med sikkerheten på bakgrunn av manglene som er påvist hos de nasjonale sivile luftfartsmyndigheter.

31) Det er ikke påvist noen alvorlige sikkerhetsmangler ved flere inspeksjoner på bakken som er utført innenfor rammen av SAFA-programmet på luftfartøyer som de to selskapene anvender i flyginger til europeiske lufthavner.

32) Albanias sivile luftfartsmyndigheter har samtykket i å framlegge en omfattende plan for korrigerende tiltak som har som mål å rette opp alle mangler i forbindelse med tilsynet med luftfartssikkerheten som er påvist i ovennevnte rapporter, særlig rapporten utarbeidet av den europeiske ekspertgruppen som besøkte Albania 4.-8. juni 2007.

33) Albanias regjering har på nytt bekreftet at den vil gi full politisk støtte til et effektivt omstrukturingsprogram for statens sivile luftfartsmyndighet, og at den ikke vil utstede flere godkjenningssertifikater før programmet er gjennomført på en tilfredsstillende måte.

34) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at Albanian Airlines og Belle Air oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder og ikke bør oppføres på fellesskapslisten. Albanias vedkommende myndigheter bør innen tre måneder framlegge for Kommissjonen alle nødvendige opplysninger om utarbeidingen og gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak. Medlemsstatene har dessuten til hensikt å sikre ytterligere kontroll med den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene gjennom systematiske inspeksjoner på bakken av disse luftfartsselskapene.

#### **Luftfartsselskaper fra Bulgaria**

35) I samsvar med betraktning 35 i kommisjonsforordning (EF) nr. 235/2007 bør situasjonen overvåkes nøye for fem bulgarske luftfartsselskaper — Air Sofia, Bright Aviation Services, Heli Air Services, Scorpion Air og Vega Airlines. Derfor har Bulgarias sivile luftfartsmyndighet, bistått av sakkyndige fra Kommissjonen, EASA og medlemsstatene, gjennomført kontrollbesøk hos disse luftfartsselskapene for å fastsette egnede tiltak med hensyn til driftsbegrensningene de har vært underlagt siden 21. februar 2007.

36) På grunnlag av resultatene av besøket i tidsrommet 27. mai-2. juni er vurderingen at det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Air Sofia, Bright Aviation Services, Scorpion Air og Vega Airlines. De gjentatte inspeksjonsresultatene tyder på sikkerhetsmangler i systemet.

37) Ved besøket er det i tillegg funnet bevis for at luftfartsselskapet Air Scorpio fra et foretaksmessig synspunkt er administrativt, økonomisk og teknisk styrt og kontrollert av luftfartsselskapet Scorpion Air, og at luftfartøyer som Air Scorpio bruker til kommersiell transport, tidligere var drevet og eid av Scorpion Air. Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Air Scorpio.

38) Kommissjonen har merket seg at Bulgarias vedkommende myndigheter 21. juni 2007 vedtok å trekke tilbake godkjenningssertifikatet til Vega Airlines, Bright Aviation, Scorpion Air og Air Sofia samt midlertidig oppheve godkjenningssertifikatet til Air Scorpio. Ettersom luftfartsselskapene ikke kan utføre flyginger, er det ikke nødvendig med ytterligere tiltak fra Kommissjonens side.

39) Kommissjonen har også merket seg at Bulgarias vedkommende myndigheter 21. juni 2007 vedtok å endre godkjenningssertifikatet til Heli Air Service ved inntil

videre å oppheve driften i Det europeiske fellesskap, Sveits, Norge og Island av luftfartøyer av typen LET 410 med registreringsmerke LZ-CCT, LZ-CCS, LZ-CCR, LZ-CCE, LZ-CCF og LZ-LSB. Luftfartsselskapets luftfartøy av typen LET 410 med registreringsmerke LZ-CCP har tillatelse til å utføre flyginger innenfor Fellesskapet, ettersom det er det eneste luftfartøyet som for tiden er utstyrt med det nødvendige obligatoriske sikkerhetsutstyret (EGPWS og TCAS) og derfor kan drives sikkert innenfor Fellesskapet. Kommissjonen bør nøye overvåke situasjonen til dette luftfartsselskapet og med bistand fra EASA og medlemsstatene kontrollere gjennomføringen av selskapets plan for korrigerende tiltak.

40) Kommissjonen anerkjenner at Bulgarias vedkommende myndigheter har gjort framskritt i innsatsen for å utøve sitt ansvar. Kommissjonen støtter de bulgarske myndigheters innsats for å fortsette utøvelsen av tilsynsansvaret. Den skal fortsette å overvåke prosessen nøye med bistand fra EASA og medlemsstatene.

#### **Luftfartsselskaper fra Mauritania**

41) I samsvar med betraktning 36 i kommisjonsforordning (EF) nr. 910/2006 av 20. juni 2006<sup>(1)</sup> avla en europeisk ekspertgruppe et oppfølgingsbesøk i Mauritania i tidsrommet 18.-21. juni 2007 for å vurdere framgangen i gjennomføringen av den nye lovgivningen samt de nye kravene og framgangsmåtene. Gruppens rapport viser at den nasjonale sivile luftfartsmyndigheten (ANAC) oppfyller sine forpliktelser og har fortsatt å utvikle de tekniske regler og de arbeidsmåter som kreves for å sikre tilsynet med den sivile luftfartsindustrien.

42) Air Mauritanie har også vedtatt de tiltak som var nødvendige for å utbedre manglene som ble påvist ved inspeksjoner på bakken i lufthavner i Fellesskapet og for å forbedre sine framgangsmåter.

43) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at Mauritania har truffet de tiltak som er nødvendige for å utøve sitt tilsynsansvar på en tilfredsstillende måte og sikre at luftfartsselskaper fra Mauritania oppfyller internasjonale sikkerhetsstandarder.

<sup>(1)</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 910/2006 av 20. juni 2006 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 168 av 21.6.2006, s. 16).

### Luftfartsselskaper fra Republikken Moldova

- 44) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Aeronordgroup, Aeroportul International Marculesti, Grixona, Jet Line International, Jetstream og Tiramavia, som er sertifisert i Republikken Moldova. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Belgia, Kroatia, Frankrike, Tyskland, Italia, Litauen, Malta, Nederland, Spania og Tyrkia har utført innenfor rammen av SAFA-programmet. De gjentatte inspeksjonsresultatene tyder på sikkerhetsmangler i systemet<sup>(1)</sup>.
- 45) På invitasjon fra Republikken Moldovas sivile luftfartsmyndighet foretok en europeisk ekspertgruppe en inspeksjonsreise til Moldova i tidsrommet 4.-8. juni 2007. Gruppens rapport viser at den sivile luftfartsmyndigheten i Moldova har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve de relevante sikkerhetsstandardene, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen, med hensyn til følgende luftfartsselskaper: Valan International Cargo Charter, Aeronord Group, Grixona, Jet Line International, Jet Stream, Pecotox Air, Aeroportul International Marculesti og Tiramavia.
- 46) Dessuten har de åtte ovennevnte luftfartsselskapene, som alle er innehavere av et godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) utstedt av Republikken Moldova, ikke sitt hovedforetak i Republikken Moldova, noe som er i strid med kravene i vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen.
- 47) Kommisjonen har merket seg at myndighetene i Republikken Moldova har trukket tilbake godkjenningssertifikatet til ovennevnte luftfartsselskaper, som dermed har innstilt sin virksomhet.
- 48) Kommisjonen har videre merket seg at myndighetene i Republikken Moldova har forpliktet seg til ikke å utstede

flere godkjenningssertifikater før planen for korrigerende tiltak er tilfredsstillende gjennomført, og til å rådspørre Kommisjonen for dette formål.

- 49) Republikken Moldovas sivile luftfartsmyndighet har samtykket i å framlegge en omfattende plan for korrigerende tiltak innen utgangen av september 2007, som har som mål å rette opp alle mangler i forbindelse med tilsynet med luftfartssikkerheten som er påvist i ovennevnte rapporter, særlig rapporten utarbeidet av den europeiske ekspertgruppen som besøkte Republikken Moldova 4.-8.juni 2007.
- 50) I lys av de ulike tiltakene som Republikken Moldovas vedkommende myndighet har truffet, og i påvente av at det framlegges en plan for korrigerende tiltak, mener Kommisjonen at de øvrige luftfartsselskaper med godkjenningssertifikat utstedt av Republikken Moldova (Air Moldova, Moldavian Airlines, Tandem Aero og Nobil Air), ikke bør oppføres på fellesskapslisten. Kommisjonen bør overvåke sikkerhetssituasjonen til disse luftfartsselskapene. I den forbindelse vil medlemsstatene sørge for ytterligere kontroll med den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom systematiske inspeksjoner på bakken av luftfartøylene som drives av disse luftfartsselskapene.

### Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon

- 51) Isamsvar med betraktning 36 og 39 i kommisjonsforordning (EF) nr. 235/2007 avla Kommisjonen et besøk i Den russiske føderasjon i tidsrommet 15.-21. april 2007, med bistand fra sakkyndige fra medlemsstatene, for å finne ut i hvilken grad luftfartsselskapet Rosssyia (tidligere Pulkovo) hadde gjennomført korrigerende tiltak, og for å kontrollere sikkerhetsforholdene hos visse andre russiske luftfartsselskaper, som i kraft av vedtaket til Den russiske føderasjons vedkommende myndigheter av 12. februar 2007 har vært underlagt driftsbegrensninger, samt nevnte myndigheters utøvelse av sitt tilsynsansvar.
- 52) Når det gjelder luftfartsselskapet Rosssyia, viser resultatene av besøket at selskapet har forbedret de interne sikkerhetsrutinene og gjort framskritt når det gjelder innføringen av ICAOs sikkerhetsstandarder. Selskapets kvalitetsstyring er under utvikling. Den russiske føderasjons vedkommende myndigheter framla tilleggsopplysninger 26. juni 2007. Ettersom alle korrigerende tiltak ennå ikke er gjennomført, bør Den russiske føderasjons vedkommende myndigheter fortsette å overvåke nøye luftfartsselskapet og den videre gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak.

<sup>(1)</sup> BCAA-2006-64, BCAA-2007-9, CAA-NL-2005-227, CAA-NL-2006-262, CAA-NL-2007-4, CAACRO-2005-3, CAAMA-2005-12, CAIEY-2006-7, DGAC-E-2007-153, DGAC-E-2007-274, DGAC/F-2005-4, DGAC/F-2005-56, DGAC/F-2005-401, DGAC/F-2005-626, DGAC/F-2005-810, DGAC/F-2005-1204, DGAC/F-2005-1221, DGAC/F-2005-1266, DGAC/F-2005-1292, DGAC/F-2005-1465, DGAC/F-2006-34, DGAC/F-2006-41, DGAC/F-2006-249, DGAC/F-2006-333, DGAC/F-2006-465, DGAC/F-2006-819, DGAC/F-2006-1879, DGAC/F-2007-207, DGAC/F-2007-335, DGAC/F-2007-487, DGAC/F-2007-649, DGAC/F-2007-748, DGCATR-2006-29, DGCATR-2007-120, ENAC-IT-2005-74, ENAC-IT-2005-148, ENAC-IT-2005-455, ENAC-IT-2005-751, ENAC-IT-2006-74, ENAC-IT-2006-576, LBA/D-2005-672, LBA/D-2006-14, LBA/D-2006-100.

- 53) Når det gjelder de ni luftfartsselskapene som i kraft av vedtaket til Den russiske føderasjons vedkommende myndigheter har vært underlagt driftsbegrensninger siden 12. februar 2007, viser resultatene av besøket i hovedsak at alle selskapene hadde vært nøye overvåket etter at vedkommende myndigheter innførte driftsbegrensninger og krav om forhåndsgodkjenning før hver flyging. Tiltakene fikk i alle tilfeller positive følger. Resultatene av besøket viser også at enhver positiv utvikling må føre til bærekraftige løsninger og innføring av fullt utviklede interne sikkerhetssystemer. Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon vedtok 27. april 2007, og underrettet Kommisjonen om dette 2. mai 2007, å oppheve begrensningene for følgende seks luftfartsselskaper: Aero Rent, Gazpromavia, Lukoil, Tatarstan, Atlant Soyuz og Aviacon Zitotrans. Luftfartsselskapene Centre Avia og Russian Sky (Russkoe Nebo) er i henhold til samme vedtak fortsatt underlagt driftsbegrensninger, og ordningen med krav om forhåndsgodkjenning er utvidet til også å omfatte flyginger utført av UTAir.
- 54) Under besøket ble også visse andre russiske luftfartsselskaper, Krasnoyarsky Airlines<sup>(1)</sup> og Kuban Airlines<sup>(2)</sup>, drøftet, der Kommisjonen hadde opplysninger som kunne tyde på sikkerhetsmangler i systemet, og der sikkerhetssituasjonen også hadde tiltrukket seg oppmerksomheten til Den russiske føderasjons vedkommende myndigheter. I tiltakene vedtatt av sistnevnte myndigheter 27. april 2007 er det fastsatt en skjerping av inspeksjonene som utføres før flyginger for disse luftfartsselskapene.
- 55) Med hensyn til Den russiske føderasjons vedkommende myndigheters utøvelse av tilsynsansvaret, viser resultatene av besøket at de må arbeide raskere for å bringe de russiske sikkerhetsreglene på linje med ICAO-standardene og at de bør konsentrere seg om å gjennomføre disse standardene og anbefalingene i ICAOs siste sikkerhetsrevisjon. I tillegg bør de styrke samarbeidet med russiske produsenter for å sikre at russiskbygde luftfartøyer oppfyller ICAO-standardene. Dette virker også nødvendig for å unngå to standarder for luftdyktighet i Den russiske føderasjon — en for luftfartsselskaper og luftfartøyer som utfører flyginger til Fellesskapet, og en annen (lavere) for luftfartsselskaper og luftfartøyer som utfører flyginger innenfor Den russiske føderasjon eller SUS. Videre bør vedkommende myndigheter ytterligere øke innsatsen med henblikk på fortsatt luftdyktighet og for å sikre at luftfartøyer bygd i Vesten som i økende grad kjøpes og drives av russiske luftfartsselskaper, vedlikeholdes ordentlig av de berørte selskapene.
- 56) Etter besøket i Den russiske føderasjon viser resultatene av inspeksjoner på bakken av alle ovennevnte luftfartsselskaper at noen av luftfartsselskapene som var underlagt driftsbegrensninger, ikke har utført noen flyginger til Fellesskapet.
- 57) Luftfartsselskapene Gazpromavia og Atlant Soyuz, som tidligere var underlagt driftsbegrensninger, har utført flyginger til Fellesskapet og har vært gjenstand for inspeksjoner på bakken<sup>(3)</sup>. Resultatene av disse inspeksjonene viser at det forekommer alvorlige problemer på de samme områdene som før driftsbegrensningene ble innført, noe som tyder på sikkerhetsmangler i systemet som sannsynligvis har store konsekvenser for driftssikkerheten.
- 58) Luftfartsselskapet UTAir er også blitt inspisert<sup>(4)</sup>. Resultatene av denne inspeksjonen viser at det fortsatt er problemer på de samme områdene som før driftsbegrensningene ble innført, noe som tyder på at luftfartsselskapet ennå ikke fullt ut har gjennomført de korrigerende tiltakene som ble foreslått i februar 2007. Disse resultatene ble sammen med dokumentert bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Airlines 400<sup>(5)</sup>, Kavminvodyavia<sup>(6)</sup>, Ural

<sup>(1)</sup> ACG-2007-1, ACG-2007-7, CAACRO-2004-35, CAACRO-2004-37, CAACRO-2004-38, CAACRO-2004-48, CAACRO-2004-50, CAO-2004-101, DGAC/F-2005-15, DGAC/F-2006-2105, DGAC/F-2007-477, DGAC/F-2007-481, DGCATR-2006-102, DGCATR-2007-112, ENAC-IT-2004-73, ENAC-IT-2004-110, ENAC-IT-2004-225, ENAC-IT-2004-237, ENAC-IT-2004-296, ENAC-IT-2004-366, ENAC-IT-2004-480, ENAC-IT-2004-487, ENAC-IT-2004-548, ENAC-IT-2005-24, ENAC-IT-2005-187, ENAC-IT-2005-188, ENAC-IT-2005-205, ENAC-IT-2005-454, ENAC-IT-2005-492, ENAC-IT-2005-694, ENAC-IT-2006-34, ENAC-IT-2006-117, ENAC-IT-2006-175, ENAC-IT-2006-180, ENAC-IT-2006-326, ENAC-IT-2006-403, ENAC-IT-2006-508, ENAC-IT-2006-674, ENAC-IT-2007-9, ENAC-IT-2007-24, ENAC-IT-2007-53, ENAC-IT-2007-66, ENAC-IT-2007-140, HCAAGR-2006-35, HCAAGR-2007-66, LBA/D-2006-66, LBA/D-2006-308, LBA/D-2006-354, OK-2004-4, OK-2004-8.

<sup>(2)</sup> BCAA-2007-27, DGAC/F-2007-474, DGAC/F-20 06-246, DGAC/F-2006-400, DGAC/F-2007-539, DGCATR-2006-79, ENAC-IT-2004-44, ENAC-IT-2004-494, ENAC-IT-2005-72, ENAC-IT-2005-114, FOCA-2004-225, LBA/D-2005-261, LBA/D-2006-4, LBA/D-2006-429, LBA/D-2007-125, LBA/D-2007-134.

<sup>(3)</sup> Gazpromavia: CAA-NL-2007-43 av 11.5.2007; Atlant Soyuz: CAA-N-2007-86 av 31.5.2007 og INAC/P-2007-12 av 1.6.2007.

<sup>(4)</sup> UTAir: SDAT-2007-12 av 24.5.2007, LBA/D 2007 — 308 av 19.6.2007.

<sup>(5)</sup> CAACRO-2004-44, DGAC-E-2006-853, DGAC-E-2006-1004, DGAC/F-2004-1011, DGAC/F-2005-19, DGAC/F-2005-883, DGAC/F-2005-1128, DGAC/F-2006-2008, DGAC/F-2007-24, ENAC-IT-2004-76, ENAC-IT-2004-86, ENAC-IT-2004-216, ENAC-IT-2004-259, ENAC-IT-2004-277, ENAC-IT-2004-297, ENAC-IT-2004-298, ENAC-IT-2006-195, ENAC-IT-2006-793, LBA/D-2005-185, RCAARO-2006-39.

<sup>(6)</sup> BCAA-2007-25, BCAA-2007-29, CAACRO-2004-36, CAACRO-2004-46, CAACRO-2006-37, CAIEY-2005-6, CAIEY-2005-8, DGAC-E-2006-877, DGAC-E-2006-878, DGAC-E-2006-948, DGAC-E-2006-949, DGAC-E-2006-1122, DGAC-E-2006-1501, DGAC/F-2006-2102, ENAC-IT-2004-516, ENAC-IT-2004-573, ENAC-IT-2005-313, ENAC-IT-2005-446, ENAC-IT-2005-453, ENAC-IT-2006-184, ENAC-IT-2006-545, ENAC-IT-2006-570, ENAC-IT-2006-664, ENAC-IT-2007-107, EST-2006-2, FOCA-2007-25, LBA/D-2004-431, LBA/D-2007-238.

Airlines<sup>(1)</sup> og Yakutia Airlines<sup>(2)</sup> overlevert til vedkommende myndigheter 29. mai og 5. juni 2007.

- 59) I lys av ovenstående og på grunnlag av de felles kriterier anmodet Kommisjonen luftfartsselskapene Atlant Soyuz, Gazpromavia, UTAir, Krasnoyarsky Airlines, Kuban Airlines, Airlines 400, Kavminvodyavia, Ural Airlines og Yakutia Airlines om å framlegge merknader i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005 og innledet samråd med vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon. På grunnlag av merknadene framlagt av luftfartsselskapene samt av Kommisjonen og vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon, vedtok sistnevnte 23. juni 2007 med virkning fra 25. juni å innføre driftsbegrensninger for ti luftfartsselskaper inntil deres sikkerhetsmangler er utbedret på en måte som både Kommisjonen og vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon anser som tilfredsstillende.
- 60) Som følge av dette vedtok vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon å forby alle flyginger til Fellesskapet for fire av de berørte luftfartsselskapene: Kavminvodyavia, Kuban Airlines, Yakutia Airlines og Airlines 400. For Airlines 400 ble godkjenningssertifikatet midlertidig opphevet.
- 61) Myndighetene vedtok også å innføre driftsbegrensninger for visse luftfartsselskaper slik at de kan anvende bare bestemte luftfartøyer ved flyginger til Fellesskapet: Krasnoyarsky Airlines kan anvende bare Boeing 737 EI-DNH, EI-DNS, EI-DNT, EI-CBQ, EI-CLZ, EI-CLW, Boeing-757 EI-DUC, EI-DUE samt Boeing-767 EI-DMH og EI-DMP. Ural Airlines kan anvende bare Airbus A-320 VP-BQY og VP-BQZ. Gazpromavia kan anvende bare Falcon Mystère 900 RA-09000, RA-09001, RA-09006 og RA-09008. Atlant-Soyuz kan anvende bare Boeing 737 VP-BBL og VP-BBM. UTAir kan anvende bare ATR 42 VP-BCB, VP-BCF, VP-BPJ og VP-BPK, Gulfstream IV RA-10201 og RA-10202 samt Tu-154M RA-85805 og RA-85808. Rossyia (tidligere Pulkovo) kan ikke utføre flyginger til Fellesskapet med luftfartøyet IL-62M (RA-86467).
- 62) Kommisjonen har merket seg vedtaket til vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon og særlig det faktum at eventuelle endringer i begrensningene

kan vedtas av myndighetene bare i samråd med Kommisjonen. Den har også merket seg at samtlige russiske luftfartsselskaper som utfører internasjonale flyginger, deriblant til Fellesskapet, er underrettet om at alle inspeksjoner på bakken der det påvises betydelige mangler (kategori 2) og større mangler (kategori 3) som ikke behørig utbedres, vil medføre at de russiske myndighetene innfører driftsbegrensninger.

- 63) I lys av ovennevnte anser Kommisjonen at tiltakene som vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon har truffet, er tilstrekkelige til på kort sikt å utbedre de alvorlige sikkerhetsmanglene som er påvist hos visse luftfartsselskaper. For å sikre at det treffes egnede korrigerende tiltak som sikrer en bærekraftig løsning av disse manglene på systemnivå, vil Kommisjonen kontrollere sikkerhetssituasjonen til ovennevnte luftfartsselskaper før det gjøres noen endringer i begrensningene som vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon vedtok 23. juni 2007. For det formål vil Kommisjonen avlegge et besøk i samarbeid med medlemsstatene før en ny ajourføring av denne forordning. Medlemsstatene bør sørge for ytterligere kontroll med den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom systematiske inspeksjoner på bakken ved alle flyginger som utføres av disse luftfartsselskapene.

#### **Alminnelige betraktninger om luftfartsselskaper som har innstilt virksomheten**

- 64) Ettersom luftfartsselskaper som fjernes fra listen som følge av at de har erklært at virksomheten er innstilt, kan dukke opp igjen med en annen identitet eller nasjonalitet, bør Kommisjonen fortsette å overvåke aktivt alle overføringer og bevegelser i forbindelse med disse selskapene.

#### **Alminnelige betraktninger om øvrige luftfartsselskaper på listen**

- 65) Til tross for uttrykkelige anmodninger fra Kommisjonen har det så langt ikke kommet inn noen beviser på at egnede korrigerende tiltak er fullstendig gjennomført hos de andre luftfartsselskapene som er oppført på fellesskapslisten ajourført 5. mars 2007 og av myndighetene med ansvar for tilsynet med dem. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at alle disse luftfartsselskapene fortsatt bør være underlagt driftsforbud.
- 66) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen —

<sup>(1)</sup> ACG-2007-6, CAACRO-2006-27, DGAC-E-2006-873, DGAC/F-2006-238, DGAC/F-2006-1709, ENAC-IT-2004-318, ENAC-IT-2006-392, ENAC-IT-2007-12, EST-2006-22, EST-2006-23, HCAAGR-2006-27, OK-2005-14, OK-2005-38, OK-2006-9, OK-2007-3.

<sup>(2)</sup> BCAA-2006-54, DGAC/F-2007-135, ENAC-IT-2004-75, ENAC-IT-2006-604, ENAC-IT-2006-864, ENAC-IT-2006-867, ENAC-IT-2007-15.

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*.

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

Utferdiget i Brussel, 4. juli 2007.

*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
BLUE WING AIRLINES	SRSR-01/2002	BWI	Surinam
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ukjent	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
<b>Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Den demokratiske republikk Kongo, med unntak av Hewa Bora Airways<sup>(2)</sup>, 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

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
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
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
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

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
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministerens underskrift (vedtak 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
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

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
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
<b>Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Ekvatorial-Guinea, herunder</b>			Ekvatorial-Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorial-Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Ikke relevant	Ekvatorial-Guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorial-Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ikke relevant	Ekvatorial-Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorial-Guinea
<b>Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Indonesia, herunder</b>			Indonesia
ADAMSKY CONNECTION AIRLINES	Ukjent	DHI	Indonesia
AIR TRANSPORT SERVICES	Ukjent	Ukjent	Indonesia
BALAI KALIBRASI PENERBANGAN	Ukjent	Ukjent	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
GARUDA	Ukjent	GIA	Indonesia
INDONESIA AIRASIA	Ukjent	AWQ	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	Ukjent	KAE	Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	Ukjent	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	Ukjent	MDL	Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	Ukjent	Ukjent	Indonesia
MEGANTARA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	Ukjent	MNA	Indonesia
METRO BATAVIA	Ukjent	BTV	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	Ukjent	PAS	Indonesia
PT. AIR PACIFIC UTAMA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. AIRFAST INDONESIA	Ukjent	AFE	Indonesia
PT. ASCO NUSA AIR	Ukjent	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
PT. ASI PUDJIASTUTI	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. AVIASTAR MANDIRI	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. ATLAS DELTASATYA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. DABI AIR NUSANTARA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. DERAYA AIR TAXI	Ukjent	DRY	Indonesia
PT. DERAZONA AIR SERVICE	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. DIRGANTARA AIR SERVICE	Ukjent	DIR	Indonesia
PT. EASTINDO	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. GATARI AIR SERVICE	Ukjent	GHS	Indonesia
PT. GERMANIA TRISILA AIR	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. HELIZONA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. KURA-KURA AVIATION	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. INDONESIA AIR TRANSPORT	Ukjent	IDA	Indonesia
PT. INTAN ANGKASA AIR SERVICE	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. NATIONAL UTILITY HELICOPTER	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. PELITA AIR SERVICE	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. PENERBENGAN ANGKASA SEMESTA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. PURA WISATA BARUNA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. SAMPOERNA AIR NUSANTARA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. SAYAP GARUDA INDAH	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. SMAC	Ukjent	SMC	Indonesia
PT. TRANSWISATA PRIMA AVIATION	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. TRAVIRA UTAMA	Ukjent	Ukjent	Indonesia
PT. TRIGANA AIR SERVICE	Ukjent	Ukjent	Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	Ukjent	RPH	Indonesia
RIAU AIRLINES	Ukjent	RIU	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	Ukjent	SJY	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
SURVEI UDARA PENAS	Ukjent	PNS	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	Ukjent	Ukjent	Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	Ukjent	XAR	Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	Ukjent	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	Ukjent	TGN	Indonesia
WING ABADI AIRLINES	Ukjent	WON	Indonesia
<b>Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene 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
GALAXY AIR	12	GAL	Republikken Kirgisistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republikken Kirgisistan
INTAL AVIA	27	INL	Republikken Kirgisistan
ITEK AIR	04	IKA	Republikken Kirgisistan
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

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
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
WORLD WING AVIATION	35	WWM	Republikken Kirgisistan
<b>Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Liberia</b>		—	Liberia
<b>Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene 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 som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Swaziland, 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

(<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.

(<sup>2</sup>) Hewa Bora Airways har bare tillatelse til å bruke det angitte luftfartøyet for sin nåværende virksomhet i Det europeiske fellesskap.

## VEDLEGG B

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

Luftfartsselskaps navn som rettssubjekt som angitt i selskaps AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC)	Luftfartsselskaps ICAO-kode	Selskaps hjemstat	Type luftfartøy	Registreringsnummer og eventuelt serienummer	Registre-ringsstat
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
HEWA BORA AIRWAYS (HBA) <sup>(2)</sup>	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Den demokratiske republikk Kongo	Hele flåten med unntak av:  B767-266 ER	Hele flåten med unntak av:  9Q-CJD (serienr. 23178)	Den demokratiske republikk Kongo
PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES	003/96 AL	PIA	Pakistan	Hele flåten med unntak av:  alle B-777; 3 B-747-300; 2 B-747-200. 6 A-310	Hele flåten med unntak av:  AP-BHV, AP-BHW, AP-BGJ, AP-BGK, AP-BGL, AP-BGY, AP-BGZ; AP-BFU, AP-BGG, AP-BFX, AP-BAK, AP-BAT, AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC, AP-BEG	Pakistan

<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.

<sup>(2)</sup> Hewa Bora Airways har bare tillatelse til å bruke det angitte luftfartøyet for sin nåværende virksomhet i Det europeiske fellesskap.