

KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 298/2009**2014/EØS/56/41**

av 8. april 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 —

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⁽¹⁾, særlig artikkel 4, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet, omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005, ble opprettet ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006⁽²⁾.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har visse medlemsstater oversendt Kommisjonen opplysninger som er relevante for ajourføring av fellesskapslisten. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater. På grunnlag av dette bør fellesskapslisten ajourføres.
- 3) Kommisjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper enten direkte eller, dersom det ikke var praktisk mulig, gjennom myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn med dem, om de vesentlige fakta og årsaker som ville bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Fellesskapet eller endre vilkårene i et driftsforbud for et luftfartsselskap som er oppført på fellesskapslisten.
- 4) Kommisjonen har gitt de berørte luftfartsselskapene mulighet til å gjennomgå dokumenter framlagt av medlemsstatene, framlegge skriftlige merknader og innen ti virkedager gi en muntlig redegjørelse for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen opprettet ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart⁽³⁾.

5) Kommisjonen, og i særskilte tilfeller enkelte medlemsstater, har rådført seg med myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn med de berørte luftfartsselskapene.

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

Luftfartsselskaper i Fellesskapet

- 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: Sveriges vedkommende myndigheter har tilbakekalt Nordic Regionals godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) og midlertidig opphevet AOC-et til luftfartsselskapene Fly Excellent og Aero Syncros; Spanias vedkommende myndigheter har tilbakekalt luftfartsselskapet Bravo Airlines' AOC og lisens; Portugals vedkommende myndigheter avsluttet den midlertidige opphevingen av AOC-et til luftfartsselskapet Luzair 22. januar 2009 etter å ha kontrollert at luftfartsselskapet hadde gjennomført vellykkede korrigerende tiltak; Hellas' vedkommende myndigheter avsluttet den midlertidige opphevingen av AOC-et til luftfartsselskapet Hellenic Imperial Airways 18. desember 2008 etter å ha kontrollert at luftfartsselskapet hadde gjennomført vellykkede korrigerende tiltak, og 28. januar 2009 opphevet de AOC-et til luftfartsselskapet Euroair Ltd midlertidig på luftfartsselskapets anmodning og etter at godkjenningen av luftfartsselskapets organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet ble midlertidig opphevet.

Luftfartsselskaper fra Republikken Kasakhstan*Starline KZ*

- 8) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Starline KZ, som er sertifisert i Kasakhstan. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Bulgaria og andre ECAC-stater har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽⁴⁾. Disse gjentatte tilfellene av manglende overholdelse tyder på gjennomgripende sikkerhetsmangler på området drift og vedlikehold.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 95 av 9.4.2009, s. 16, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 71/2009 av 29. mai 2009 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 47 av 3.9.2009, s. 31.

⁽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.

⁽⁴⁾ DGCAIR-2007-357, DGCAIR-2007-359, DGCAIR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

- 9) Starline KZ svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Bulgarias sivile luftfartsmyndighet med hensyn til selskapets manglende kommunikasjon i forbindelse med sikkerhetsaspektene ved driften, som kom til uttrykk ved at brev fra medlemsstaten ikke er blitt tilstrekkelig besvart. Starline KZ har vist manglende evne til å utbedre disse sikkerhetsmanglene, som fortsatt ikke er utbedret.
- 10) På bakgrunn av ovennevnte mangler innledet Kommisjonen 27. januar 2009 samråd med Kasakhstans vedkommende myndigheter, uttrykte alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av Starline KZ, og ba i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005 om ytterligere opplysninger om de tiltak som vedkommende myndigheter og luftfartsselskapet har truffet for å utbedre disse manglene.
- 11) Myndighetene svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Kommisjonen med hensyn til sikkerhetstilsynet med Starline KZ, ettersom Kommisjonen ikke mottok opplysningene den hadde bedt om innen den fastsatte fristen, særlig luftfartsselskapets AOC samt de fullstendige driftsspesifikasjonene, kravene og begrensningene knyttet til dette.
- 12) Starline KZ ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009. Det ble imidlertid ikke ført tilstrekkelig bevis i høringen for at de korrigerende tiltakene var gjennomført på tilfredsstillende måte. Under høringen framla Kasakhstans vedkommende myndigheter for Kommisjonen sin beslutning av 4. februar 2009 om å innføre driftsbegrensninger for Starline KZ som innebærer at selskapet bare kan fly utenfor det europeiske luftrummet.
- 13) I lys av ovenstående og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at Starline KZ ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandarder, og bør derfor oppføres i vedlegg A.
- East Wing*
- 14) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos East Wing, som er sertifisert i Kasakhstan. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike og Romania har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾. Den gjentatte forekomsten av disse inspeksjonsresultatene tyder på gjennomgripende sikkerhetsmangler.
- 15) East Wing svarte ikke godt nok på en henvendelse fra Frankrikes sivile luftfartsmyndighet med hensyn til selskapets manglende kommunikasjon i forbindelse med sikkerhetsaspektene ved driften, som kom til uttrykk ved at brev fra medlemsstaten ikke er blitt tilstrekkelig besvart. East Wing har vist manglende evne til å utbedre disse sikkerhetsmanglene, som fortsatt ikke er utbedret.
- 16) På bakgrunn av ovennevnte mangler har Kommisjonen innledet samråd med Kasakhstans vedkommende myndigheter, uttrykt alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av East Wing og bedt om ytterligere opplysninger om de tiltak som vedkommende myndigheter og luftfartsselskapet har truffet for å utbedre disse manglene.
- 17) Det foreligger bevis på at East Wing har overtatt driften fra luftfartsselskapet GST Aero, som ble oppført i vedlegg A 22. mars 2006⁽²⁾ og slettet derfra etter at Kasakhstans vedkommende myndigheter underrettet Kommisjonen om at de hadde tilbakekalt selskapets AOC i mars 2007⁽³⁾.
- 18) Kasakhstans vedkommende myndigheter har underrettet Kommisjonen om at de 4. februar 2009 innførte driftsbegrensninger for East Wing som innebærer at selskapet bare kan fly utenfor det europeiske luftrummet. Myndighetene svarte imidlertid ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Kommisjonen med hensyn til sikkerhetstilsynet med East Wing, idet de ikke framla tilstrekkelige opplysninger om luftfartsselskapets AOC samt de fullstendige driftsspesifikasjonene, kravene og begrensningene knyttet til dette.
- 19) East Wing ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009. Det ble imidlertid ikke ført tilstrekkelig bevis i høringen for at de korrigerende tiltakene var gjennomført på tilfredsstillende måte, og det framgikk at luftfartsselskapet ikke er klar over de at det er innført driftsbegrensninger for selskapet i det europeiske luftrummet. I lys av ovenstående og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at East Wing ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandarder og derfor bør oppføres i vedlegg A.

ATMA Airlines

- 20) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos ATMA Airlines, som er sertifisert i Kasakhstan. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Tyskland, Norge og Tyrkia har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽⁴⁾. Den gjentatte forekomsten av disse inspeksjonsresultatene tyder på gjennomgripende sikkerhetsmangler.
- 21) ATMA Airlines svarte ikke godt nok på en henvendelse fra Tysklands og Norges sivile luftfartsmyndighet med hensyn til selskapets manglende kommunikasjon i forbindelse med sikkerhetsaspektene ved driften, som kom til uttrykk ved at brev fra disse medlemsstatene ikke er blitt tilstrekkelig besvart. ATMA Airlines har vist manglende evne til å utbedre disse sikkerhetsmanglene, som fortsatt ikke er utbedret.

⁽¹⁾ DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

⁽²⁾ Betraktning 38-43 i forordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006 (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14).

⁽³⁾ Betraktning 17 i forordning (EF) nr. 235/2007 av 5. mars 2007 (EUT L 66 av 6.3.2007, s. 3).

⁽⁴⁾ LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

- 22) På bakgrunn av ovennevnte mangler har Kommisjonen innledet samråd med Kasakhstans vedkommende myndigheter, uttrykt alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av ATMA Airlines og bedt om ytterligere opplysninger om de tiltak som vedkommende myndigheter og luftfartsselskapet har truffet for å utbedre disse manglene.
- 23) Kasakhstans vedkommende myndigheter har underrettet Kommisjonen om at de 4. februar 2009 innførte driftsbegrensninger for ATMA Airlines som innebærer at selskapet bare kan fly utenfor det europeiske luftrommet. Myndighetene svarte imidlertid ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Kommisjonen med hensyn til sikkerhetstilsynet med ATMA Airlines, idet de ikke framla tilstrekkelige opplysninger om luftfartsselskapets AOC samt de fullstendige driftsspesifikasjonene, kravene og begrensningene knyttet til dette.
- 24) ATMA Airlines ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009. Det ble imidlertid ikke ført tilstrekkelig bevis i høringene for at de korrigerende tiltakene var gjennomført på tilfredsstillende måte.
- 25) I lys av ovenstående og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at ATMA Airlines ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandarder og derfor bør oppføres i vedlegg A.
- Berkut Air*
- 26) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Berkut Air, som er sertifisert i Kasakhstan. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike og Romania har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾. Den gjentatte forekomsten av disse inspeksjonsresultatene tyder på gjennomgripende sikkerhetsmangler.
- 27) Berkut Air svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Romanias sivile luftfartsmyndighet med hensyn til selskapets manglende kommunikasjon i forbindelse med sikkerhetsaspektene ved driften, som kom til uttrykk ved at brev fra medlemsstaten ikke er blitt tilstrekkelig besvart. Berkut Air har vist manglende evne til å utbedre disse sikkerhetsmanglene, som fortsatt ikke er utbedret.
- 28) På bakgrunn av ovennevnte mangler har Kommisjonen innledet samråd med Kasakhstans vedkommende myndigheter, uttrykt alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av Berkut Air og bedt om ytterligere opplysninger om de tiltak som vedkommende myndigheter har truffet for å utbedre disse manglene.
- 29) Kasakhstans vedkommende myndigheter har meddelt at de i februar 2009 midlertidig opphevet AOC-et til BEK Air, tidligere Berkut Air. Myndighetene svarte imidlertid ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Kommisjonen om sikkerhetstilsynet med Berkut Air, idet de på Kommisjonens anmodning ikke framla dokumentasjon på gjennomførte håndhevingstiltak.
- 30) I lys av ovenstående og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at Berkut Air ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandarder og derfor bør oppføres i vedlegg A.
- Air Company Kokshetau*
- 31) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Air Company Kokshetau, som er sertifisert i Kasakhstan. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Italia har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽²⁾. Manglene gjelder luftfartøyer av typen IL-62, som ikke er utstyrt med TAWS (E-GPWS), ikke er utstyrt med sikkerhetsbelter, ikke er utstyrt med oksygenmasker som man raskt kan iføre seg ved flyginger over FL 250, og ikke er utstyrt med et egnet system for belysning av rømningsveier.
- 32) Air Company Kokshetau svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Italias sivile luftfartsmyndighet med hensyn til selskapets manglende kommunikasjon i forbindelse med sikkerhetsaspektene ved driften, som kom til uttrykk ved at brev fra medlemsstaten ikke er blitt tilstrekkelig besvart. Air Company Kokshetau har vist manglende evne til å utbedre disse sikkerhetsmanglene, som fortsatt ikke er utbedret.
- 33) På bakgrunn av ovennevnte mangler har Kommisjonen innledet samråd med Kasakhstans vedkommende myndigheter, uttrykt alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av Air Company Kokshetau og bedt om ytterligere opplysninger om de tiltak som vedkommende myndigheter har truffet for å utbedre disse manglene.
- 34) Kasakhstans vedkommende myndigheter har underrettet Kommisjonen om at de 13. februar 2009 besluttet å slette luftfartøyene av type IL-62M med serienumrene 1138234 og 1748445 fra AOC-et til Air Company Kokshetau, og at de dessuten hadde til hensikt å tilbakekalle dette luftfartsselskapets AOC fra og med 24. mars på grunn av konkurs. Myndighetene svarte imidlertid ikke godt nok på en henvendelse fra Kommisjonen angående dokumentasjon på tilbakekallingen av AOC-et.

⁽¹⁾ RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

⁽²⁾ ENAC-IT-2007-785

35) I lys av ovenstående og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at Air Company Kokshetau ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandarder og derfor bør oppføres i vedlegg A.

Sayat Air

- 36) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Sayat Air, som er sertifisert i Kasakhstan. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som en ECAC-stat har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾. Manglene gjelder luftfartøyer av typen IL-62, som ikke er utstyrt med a) TAWS (E-GPWS), b) oksygenmasker som besetningen raskt kan iføre seg, c) flyteinnretninger og d) et egnet system for belysning av rømningsveier. Dessuten ble luftfartøyene fløyet uten kontrollister for nødssituasjoner, med en NAV-database som ikke var ajourført på over to år, og uten vedlikeholdsattest.
- 37) Sayat Air har vist manglende evne til å utbedre disse sikkerhetsmanglene, som fortsatt ikke er utbedret.
- 38) Kasakhstans vedkommende myndigheter svarte ikke godt nok eller i rett tid på en henvendelse fra Kommissjonen om sikkerhetstilsynet med Sayat Air. Dette viste manglende kommunikasjon som kom til uttrykk ved at brev fra Kommissjonen ikke er blitt godt nok besvart, særlig med hensyn til framlegging av luftfartsselskapets AOC samt de fullstendige driftsspesifikasjonene, kravene og begrensningene knyttet til dette.
- 39) Kasakhstans vedkommende myndigheter har ikke vist at de fører tilstrekkelig tilsyn med dette luftfartsselskapet, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen.
- 40) I lys av ovenstående og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at Sayat Air ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandarder og derfor bør oppføres i vedlegg A.

Scat

- 41) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Scat, som er sertifisert i Kasakhstan. Blant annet er luftfartøyet av typen Yak-42 med registreringsmerke UP-Y4205 ikke utstyrt med TAWS (E-GPWS), slik ICAO-bestemmelsene krever. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som en ECAC-stat har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽²⁾.
- 42) På bakgrunn av ovennevnte mangler har Kommissjonen innledet samråd med Kasakhstans vedkommende myndigheter, uttrykt alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av Scat og bedt om ytterligere opplysninger om de tiltak som vedkommende myndigheter har truffet for å utbedre disse manglene.

43) Kasakhstans vedkommende myndigheter framla bevis på at de har slettet luftfartøyet av typen Yak-42 med registreringsmerke UP-Y4205 fra registeret.

44) Scat ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009, og bekreftet under høringen at dette luftfartøyet ikke lenger var i drift.

45) På bakgrunn av dette anser Kommissjonen at det ikke er behov for ytterligere tiltak med hensyn til dette luftfartsselskapet.

Generelt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper fra Republikken Kasakhstan

46) Kommissjonen gjorde Kasakhstans vedkommende myndigheter oppmerksomme på at overvåkingen av en rekke andre luftfartsselskaper som har lisens i Kasakhstan, fortsatt viser foruroligende resultater ved inspeksjoner på bakken. Kasakhstans vedkommende myndigheter ble oppfordret til å framlegge klargjørende opplysninger og treffe eventuelle nødvendige tiltak.

47) Kasakhstans vedkommende myndigheter har meddelt en rekke håndhevingstiltak som er truffet overfor en rekke kasakhstanske luftfartsselskaper. Myndighetene meddelte blant annet at de 4. februar 2009 innførte driftsbegrensninger for Investavia, Skybus og Aytirau Aye Zholy som innebærer at selskapene bare kan fly utenfor det europeiske luftrummet. Kommissjonen vil umiddelbart innlede samråd med de kasakhstanske myndighetene og iverksette framgangsmåten fastsatt i artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005 overfor disse luftfartsselskapene.

48) Kommissjonen oppfordrer Kasakhstans vedkommende myndigheter sterkt til å øke sin innsats for å reformere sitt system for sivil luftfart og til å styrke sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper som er sertifisert i denne staten. Kommissjonen vil fortsette samrådet med disse myndighetene for å vurdere kasakhstanske luftfartsselskapers situasjon, og er beredt til, sammen med medlemsstatene, å undersøke all dokumentasjon som framlegges i rett tid i den forbindelse.

Orient Thai Airlines og One Two Go Airlines

49) Etter ulykken med One Two Gos flyging OG 269 i Phuket 16. september 2007, der luftfartøyet av type MD-80 ble totalskadet og 90 mennesker omkom, innledet Kommissjonen samråd med de vedkommende myndigheter i Thailand som har ansvaret for sikkerhetstilsynet med dette luftfartsselskapet.

⁽¹⁾ SDAT-2007-36.

⁽²⁾ GDCA-2008-10.

- 50) 5. mars 2009 sendte Kommissjonen et brev til disse luftfartsselskapene i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 51) Thailands vedkommende myndigheter (Thailands departement for sivil luftfart – DCA) har underrettet Kommissjonen om at det ved undersøkelsene som ble gjennomført etter ulykken, ble avslørt at både Orient Thai og dets datterselskap One Two Go brøt luftfartslovgivningen, særlig ved å forfalske ferdighetskontroller for ni av luftfartsselskapenes flygere. Thailands DCA gav derfor One Two Go og Orient Thai forbud mot å fly med luftfartøyer av typen MD-80, og anmodet disse luftfartsselskapene om å treffe en rekke korrigerende tiltak.
- 52) Thailands DCA har også underrettet Kommissjonen om at det 25. november 2008 besluttet å reaktivere One Two Gos AOC. Morselskapet Orient Thai hadde allerede fått tillatelse til å starte opp igjen flyginger med luftfartøyer av typen MD-80 fra 7. oktober 2008.
- 53) Fra 10. til 13. mars 2009 var en gruppe europeiske sakkyndige på et inspeksjonsbesøk i Kongeriket Thailand som omfattet luftfartsoperasjoner og sertifisering av flybesetninger, for å kontrollere at luftfartsselskapene hadde truffet korrigerende tiltak med henblikk på å utbedre de sikkerhetsmanglene som Thailands DCA tidligere hadde identifisert. Gruppen kunne konstatere at One Two Go ikke driver luftfartsoperasjoner. One Two Go driver salg av flyginger som i virkeligheten opereres av Orient Thai i henhold til en avtale om leie av luftfartøyer med besetning, der One Two Go er leier og Orient Thai er utleier. Orient Thai stiller luftfartøyer til rådighet for One Two Go med full besetning, og står for vedlikehold og forsikringer. Alt personale som deltar i Orient Thais virksomhet på vegne av One Two Go, er ansatt hos Orient Thai.
- 54) Rapporten fra inspeksjonsbesøket viser også at Orient Thai hittil har truffet korrigerende tiltak, og at Thailands DCA har truffet tiltak for å utbedre sikkerhetsmanglene som tidligere er påvist. Kommissjonen vil overvåke Orient Thais sikkerhetssituasjon nøye. For dette formål bør Thailands DCA senest innen to måneder framlegge for Kommissjonen alle nødvendige opplysninger om virkningen av nevnte tiltak.
- 55) 19. mars 2009 underrettet Thailands DCA Kommissjonen om at One Two Go har til hensikt å drive egne luftfartsoperasjoner fra og med juli 2009. Rapporten fra EU-gruppen viser imidlertid at Thailands DCA har tildelt One Two Go et AOC til tross for at myndigheten ikke var i stand til å vurdere selskapets evne til å drive sikre luftfartsoperasjoner, ettersom dette luftfartsselskapet aldri har framlagt den detaljerte dokumentasjonen som kreves i henhold til de thailandske reglene for innføring av ICAO-standarder. Thailands DCA meddelte også at det hadde til hensikt å tilbakekalle One Two Gos AOC 29. mars 2009. Luftfartsselskapet ville imidlertid fortsette å chartre ruteflyginger fra Orient Thai i henhold til sitt AOC.
- 56) I lys av ovenstående og på grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at luftfartsselskapet One Two Go ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandarder. Luftfartsselskapet bør pålegges driftsforbud og derfor oppføres i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Republikken Benin

- 57) Det foreligger bevis på at myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med luftfartsselskaper som har lisens i Benin, har vist manglende evne til å utbedre sikkerhetsmangler, slik det framgår av resultatene fra revisjonen av Benin som ICAO foretok i mars 2007 innenfor rammen av det verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP). Revisjonen avdekket et stort antall alvorlige mangler når det gjelder Benins sivile luftfartsmyndigheters evne til å utøve sitt ansvar for tilsynet med flysikkerheten. Da ICAO-revisjonen ble avsluttet, var 80,22 % av ICAO-standardene ikke gjennomført. På visse kritiske punkter, for eksempel tilgang på kvalifisert teknisk personale, var over 98 % av ICAO-standardene ikke gjennomført på en effektiv måte. Med hensyn til løsning av sikkerhetsproblemer var over 93 % av ICAO-standardene ikke gjennomført på en effektiv måte.
- 58) Det foreligger bevis på at Benins vedkommende myndigheter ikke har tilstrekkelig evne til effektivt å utbedre de tilfellene av manglende overholdelse som ICAO har påvist, noe som kommer til uttrykk ved at ICAO i sin endelige rapport av desember 2007 påpeker at en betydelig andel av de korrigerende tiltak som myndighetene har foreslått eller truffet, i virkeligheten ikke utbedrer de mangler som er påvist. Særlig på området luftfartsoperasjoner anså ICAO at 50 % av de som tiltak Benin foreslo, ikke fullt ut kunne godtas.
- 59) På bakgrunn av ICAOs endelige rapport har Kommissjonen innledet samråd med Benins vedkommende myndigheter, uttrykt alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av luftfartsselskapene denne staten og bedt om ytterligere opplysninger om de tiltak som Benins vedkommende myndigheter har truffet for å imøtekomme ICAOs konklusjoner og observasjoner med hensyn til om de korrigerende tiltakene kan godtas.
- 60) Under høringen i Flysikkerhetskomiteen 25. mars 2009 opplyste Benins vedkommende myndigheter at gjennomføringen av de korrigerende tiltak som var forventet avsluttet i 2008, i virkeligheten er utsatt til august-september 2009.

- 61) Det framgår av dokumentasjonen som ble framlagt av Benins vedkommende myndigheter, at de AOC-er som utstedes til luftfartsselskaper som er sertifisert i Benin, ikke er i samsvar med ICAO-standardene for internasjonale flyginger, og dette bekrefter at de mangler som ICAO har påvist, ennå ikke er utbedret på en effektiv måte. En undersøkelse av situasjonen med hensyn til AOC-ene og de tilhørende driftsspesifikasjonene til luftfartsselskapene Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air og Trans Air Benin avdekker forhold som gir grunn til alvorlig bekymring. Det ble ikke framlagt AOC for Africa Airways. I de øvrige AOC-ene nevnes ikke de gjeldende regler som ligger til grunn for sertifiseringen, og driftsområdene tillater drift i hele verden, til tross for at Benins vedkommende myndigheter fastholder at disse er begrenset til Benin og/eller underregionen. Videre ser det ut til at virksomheten til Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair og Trans Air Benin bare er underlagt visuelflygereglene (VFR), som ikke er tilstrekkelige til å garantere sikre flyginger i Europa, og at disse selskapene mangler de særskilte tillatelsene RVSM, RNAV og RNP, som kreves for flyging i det europeiske luftrum. Benins vedkommende myndigheter har opplyst at de har begrenset gyldigheten av AOC-ene til seks måneder og har til hensikt å avklare situasjonen raskt. I påvente av at disse luftfartsselskapene blir sertifisert på nytt i fullt samsvar med ICAO-standardene anser Kommisjonen at de bør pålegges driftsforbud og derfor bør oppføres i vedlegg A på grunnlag av de felles kriterier.
- 62) Luftfartsselskapet Alafia Jet har anmodet om å bli hørt av Flysikkerhetskomiteen. Selskapet fikk mulighet til å gi en muntlig redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009, og oversendte skriftlig dokumentasjon om sin virksomhet. I sin redegjørelse presiserte luftfartsselskapet at dets flyginger til Den europeiske union er begrenset til nødhelsetjenester på anmodning, og selskapet framla opplysninger om en rekke tiltak det har truffet for å utbedre manglene som er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾. Gjentatte forekomster av alvorlige sikkerhetsmangler ved inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som opererer i Fellesskapet, tyder imidlertid på at dette luftfartsselskapets virksomhet har gjennomgripende sikkerhetsmangler. De tiltak selskapet hittil har truffet, har ikke gjort det mulig å utbedre disse manglene.
- 63) Tatt i betraktning de mange og gjentatte sikkerhetsmanglene som er påvist ved inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som benyttes av Alafia Jet, samt Benins vedkommende myndigheters manglende evne til å føre tilstrekkelig tilsyn med luftfartsselskaper som er sertifisert i Benin, anser Kommisjonen at luftfartsselskapet Alafia Jet ikke bør gis tillatelse til å fortsette sine flyginger til Fellesskapet. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Alafia Jet bør oppføres i vedlegg A.

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

- 64) Kommisjonen gir sin fulle støtte til den innsats Benins vedkommende myndigheter har gjort for å forbedre sikkerhetstilsynet med denne statens luftfartsselskaper, og anser at det betydelige bidraget som Verdensbanken har meddelt at den vil gi Republikken Benin, vil bane veien for vesentlige framskritt med hensyn til overholdelse av ICAO-standardene.

Luftfartsselskaper fra Republikken Gabon

Gabon Airlines

- 65) Gabon Airlines har siden juli 2008 bare hatt tillatelse til å fly i EU med luftfartøyet av typen Boeing 767-200 med registreringsmerke TR-LHP på vilkårene angitt i betraktning 15 i forordning (EF) nr. 715/2008⁽²⁾.
- 66) Siden da har det framkommet bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Gabon Airlines, som er sertifisert i Gabon. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽³⁾.
- 67) Gabon Airlines har imidlertid svart tilfredsstillende og i rett tid på henvendelser fra Frankrikes sivile luftfartsmyndighet når det gjelder sikkerhetsaspektene ved selskapets drift.
- 68) Gabon Airlines ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 25. mars 2009. Kommisjonen merket seg at Gabons vedkommende myndigheter foretok en revisjon av Gabon Airlines i februar 2009 i forbindelse med ny sertifisering, at det ved revisjonen ble påvist visse tilfeller av manglende overholdelse, og at det på høringstidspunktet ikke forelå tilfredsstillende dokumentasjon på at disse var utbedret. Gabons vedkommende myndigheter opplyste at luftfartøyet for øyeblikket er tatt ut av drift på grunn av basevedlikehold, og at de har til hensikt å kontrollere at disse manglene er utbedret på tilfredsstillende måte før luftfartøyet med registreringsmerke TR-LHP settes i drift igjen.
- 69) I lys av ovenstående og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at Gabon Airlines fortsatt bør være oppført i vedlegg B, og at vedlegget bør endres for å ta hensyn til situasjonen for luftfartøyet med registreringsmerke TR-LHP, samt for å sikre at det nåværende omfanget av flyginger til Fellesskapet opprettholdes.

Afrijet

- 70) Afrijet, som er sertifisert i Gabon, har siden juli 2008 bare hatt tillatelse til å fly i Fellesskapet med luftfartøyene av typen Falcon 50 med registreringsmerke TR-LGV og TR-LGY samt luftfartøyet av typen Falcon 900 med registreringsmerke TR-AFJ på vilkårene angitt i betraktning 15 i forordning (EF) nr. 715/2008⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Forordning (EF) nr. 715/2008 av 24. juli 2008 (EUT L 197 av 25.7.2008, s. 36).

⁽³⁾ DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

⁽⁴⁾ Forordning (EF) nr. 715/2008 av 24. juli 2008 (EUT L 197 av 25.7.2008, s. 36).

- 71) Siden da har det framkommet bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Afrijet. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾.
- 72) Afrijet har imidlertid svart tilfredsstillende og i rett tid på henvendelser fra Frankrikes sivile luftfartsmyndighet når det gjelder sikkerhetsaspektene ved selskapets drift.
- 73) Kommisjonen merket seg at Gabons vedkommende myndigheter foretok en revisjon av Afrijet i januar 2009 i forbindelse med ny sertifisering. Etter at det var fastslått at alle mangler som ble påvist ved denne revisjonen, var utbedret, fikk luftfartsselskapet et nytt AOC i februar 2009 som omfatter ytterligere et luftfartøy av typen Falcon 900 med registreringsmerke TR-AFR.
- 74) I lys av ovenstående og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at Afrijet fortsatt bør være oppført i vedlegg B, og at vedlegget bør endres for å ta hensyn til endringen av AOC-et, samt for å sikre at det nåværende omfanget av flyginger til Fellesskapet opprettholdes.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

- 75) SN2AG ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 25. mars 2009. Kommisjonen merket seg at selskapet har foretatt ytterligere omstrukturering og innført en rekke utbedringstiltak for å oppnå bedre samsvar med internasjonale standarder. Kommisjonen merket seg også at Gabons vedkommende myndigheter foretok en revisjon av SN2AG i januar 2009 i forbindelse med ny sertifisering. Etter at det var fastslått at alle mangler som ble påvist ved denne revisjonen, var utbedret, fikk luftfartsselskapet et nytt AOC i februar 2009.
- 76) Det foreligger bevis på at visse av ICAOs sikkerhetskrav ennå ikke er oppfylt. Eksempelvis hadde luftfartsselskapet på høringstidspunktet ennå ikke på en effektiv måte gjennomført den overvåkingen av flygedata som kreves for luftfartøyet av typen Fokker 28-0100 (Fokker 100).
- 77) Det foreligger bevis på at SN2AG ikke har svart klart eller i rett tid på henvendelser fra Kommisjonen. SN2AG hevdet at selskapet ikke har vært omfattet av noen rapporter om alvorlige mangler påvist ved inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer (SAFA-programmet), til tross for at Frankrike hadde påvist atskillige mangler ved inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽²⁾.
- 78) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at SN2AG fortsatt bør være oppført i vedlegg A.

- 79) Likevel er Kommisjonen beredt til å undersøke dette luftfartsselskapets situasjon på nytt i lys av eventuelle nye opplysninger som på tilfredsstillende måte dokumenterer at sikkerhetsmanglene er blitt utbedret.

Generelt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper fra Gabon

- 80) Kommisjonen merker seg at Gabons nye vedkommende myndigheter («Agence Nationale de l'Aviation Civile», heretter kalt «ANAC»), som ble opprettet av Republikken Gabon i juli 2008, begynte sin virksomhet 23. januar 2009. ANAC befinner seg i en innledende fase i sin utvikling og arbeider i øyeblikket med å skaffe tilstrekkelige økonomiske midler og ansette tilstrekkelig med kvalifisert personale til effektivt å kunne oppfylle sine forpliktelser overfor ICAO.
- 81) Kommisjonen gjorde Gabons vedkommende myndigheter oppmerksomme på at overvåkingen av luftfartsselskaper som har lisens i Gabon, til tross for myndighetenes økte tilsynsvirksomhet fortsatt viser foruroligende resultater ved inspeksjoner på bakken. Gabons vedkommende myndigheter ble oppfordret til å framlegge klagjørende opplysninger og treffe eventuelle nødvendige tiltak.
- 82) Kommisjonen støtter den innsats som Gabons vedkommende myndigheter gjør for å reformere sitt system for sivil luftfart, og særlig den pågående nye sertifiseringen av alle luftfartsselskaper, for å sikre fullt samsvar med ICAOs sikkerhetsstandarder. Kommisjonen er rede til å vurdere et besøk på stedet på et passende tidspunkt for å kontrollere de framskritt som er gjort.

Luftfartsselskaper fra Ukraina

Motor Sich JSC Airlines

- 83) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Motor Sich, som er sertifisert i Ukraina. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike og en ECAC-stat (Tyrkia) har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽³⁾. Den gjentatte forekomsten av disse inspeksjonsresultatene tyder på gjennomgripende sikkerhetsmangler.
- 84) Tyrkias vedkommende myndigheter besluttet 27. november 2008 å pålegge dette luftfartsselskapet et umiddelbart driftsforbud.
- 85) Motor Sich besvarte henvendelsen fra Tyrkias sivile luftfartsmyndighet ved å bekjentgjøre at de har besluttet å innstille flyginger med luftfartøyer av typen AN-24 til denne staten, og beslutningen er iverksatt.

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.

⁽²⁾ DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.

⁽³⁾ DGAC/F-2008-564, DGCATR-2008-512.

- 86) Motor Sich svarte i rett tid på en henvendelse fra Frankrikes sivile luftfartsmyndighet, og angav hvilke korrigerende tiltak selskapet har iverksatt etter inspeksjonen på bakken som ble utført 12. mars 2008 i Frankrike. Dette svaret var imidlertid ikke tilfredsstillende, ettersom luftfartsselskapet ikke framla noen underlagsdokumenter.
- 87) Kommisjonen mottok opplysninger fra Tyrkias vedkommende myndigheter om at Ukrainas vedkommende myndigheter etter en uanmeldt inspeksjon hos operatøren har besluttet å tilbakekalle denne operatørens AOC. Disse myndighetene besluttet senere å gi Motor Sich tillatelse til å fortsette å fly til denne staten med visse driftsbegrensninger for luftfartøyene av typen AN-24.
- 88) Ukrainas vedkommende myndigheter svarte 16. mars 2009 på en henvendelse fra Kommisjonen angående sikkerhetstilsynet med Motor Sich, der de opplyste om at dette luftfartsselskapets AOC ble tilbakekalt 22. januar, og at den statlige luftfartsmyndigheten etter at luftfartsselskapet hadde fullført korrigerende tiltak gav det tillatelse til fortsatt drift, med unntak for luftfartøyene av typen AN-24 i selskapets flåte. Det er ikke opplyst på hvilken dato et slikt AOC med begrensninger er utstedt, og det foreligger heller ingen bevis på at selskapet er inspisert for å sikre at de relevante sikkerhetskravene er oppfylt for noen del av flåten. Endelig, ifølge ovennevnte brevveksling med den statlige luftfartsmyndigheten, fornyet disse myndighetene luftfartsselskapets AOC og tillot det å fly med AN-24 etter å ha utført inspeksjoner med positive resultater som viste at luftfartsselskapet hadde utbedret dette luftfartøyets mangler.
- 89) Opplysningene i denne brevvekslingen anses ikke for å være et tilfredsstillende svar, da de ikke stemmer overens med de opplysninger Ukrainas vedkommende myndigheter framla 2. februar 2009, der det framgår at Motor Sich Airlines' AOC ble utstedt 8. november 2008 og er gyldig til 8. november 2010, og at driftsspesifikasjonene ble utstedt 23. desember 2008 og er gyldige til 8. november 2010.
- 90) Motor Sich ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009. I sin redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen viste Motor Sich manglende evne til å utbedre de påviste sikkerhetsmanglene på grunn av manglende klarhet og utilstrekkelig kommunikasjon med hensyn til selskapets flyginger til Fellesskapet.
- 91) I lys av ovenstående anser Kommisjonen at Ukrainas vedkommende myndigheter ikke har vist tilstrekkelig evne til å føre tilsyn med luftfartsselskapets virksomhet, slik de er forpliktet til i henhold til Chicago-konvensjonen.
- 92) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at Motor Sich ikke har vist evne til å treffe alle de tiltak som er nødvendige for å oppfylle de gjeldende sikkerhetsstandarder og derfor bør oppføres i vedlegg A.
- Ukraine Cargo Airways*
- 93) Luftfartsselskapet Ukraine Cargo Airways (UCA) ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009.
- 94) På grunnlag av dokumentasjon som selskapet framla for Kommisjonen 16. mars 2009, foreligger det bevis på at selskapet hadde truffet tiltak for å utbedre tidligere påviste mangler på dets luftfartøyer som ble benyttet til flyginger i Fellesskapet. Ifølge selskapets opplysninger ble UCA revidert av Ukrainas statlige luftfartsmyndighet i november 2008. Etter denne revisjonen ble selskapets AOC fornyet for en periode på to år fram til november 2010. Kommisjonen har imidlertid ikke mottatt noen opplysninger fra Ukrainas vedkommende myndigheter om den revisjonen de gjennomførte før de fornyet luftfartsselskapets AOC, eller om resultatene av revisjonen.
- 95) Dessuten hevdet luftfartsselskapet i sin redegjørelse for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen at det har mottatt skriftlig bekreftelse fra flere medlemsstater på at UCA på tilfredsstillende måte har utbedret de sikkerhetsmangler som disse medlemsstatenes inspeksjonsmyndigheter har påvist. Med unntak for én medlemsstat med hensyn til ett luftfartøy av typen AN-12 som ble slettet fra AOC-et, ble UCAs påstander imidlertid ikke bekreftet av de andre berørte medlemsstatene.
- 96) Kommisjonen er av den oppfatning at det er nødvendig å avlegge selskapet et besøk for fullt ut å kunne vurdere luftfartsselskapets evne til å utarbeide en egnet tiltaksplan og til å iverksette den på en effektiv måte. Dessverre var det ikke mulig å gjennomføre et slikt besøk før møtet i Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009 på grunn av manglende samarbeidsvilje fra Ukrainas vedkommende myndigheter. I møtet i Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009 sa Ukrainas statlige luftfartsmyndighet seg villig til å ta imot dette besøket fra Kommisjonen og medlemsstatene. Kommisjonen vil treffe en beslutning om en eventuell endring av driftsforbudet som er pålagt luftfartsselskapet, på grunnlag av de opplysninger som innhentes ved dette framtidige besøket.
- 97) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at dette luftfartsselskapet på det nåværende tidspunkt ikke kan slettes fra vedlegg A.
- Ukrainian Mediterranean Airlines*
- 98) Luftfartsselskapet Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009.

- 99) På grunnlag av dokumentasjon som selskapet framla for Kommissjonen 16. oktober 2008, foreligger det bevis på at selskapet hadde truffet tiltak for å utbedre tidligere påviste mangler på dets luftfartøyer som ble benyttet til flyginger i Fellesskapet.
- 100) 5. november 2008 sendte Ukrainas vedkommende myndigheter et brev til Kommissjonen med opplysning om at gyldighetstiden for luftfartsselskapets AOC hadde blitt forlenget til 15. desember 2008 i påvente av at framgangsmåten for å fornye det etter denne dato for en periode på to år, fram til 15. desember 2010, skulle fullføres. Sammen med dette brevet oversendte de også sertifiseringsdokumentet for UMAir etter en revisjon utført 31. oktober 2008. Imidlertid har verken selskapet eller Ukrainas vedkommende myndigheter framlagt revisjonsrapporten som lå til grunn for utstedelsen av luftfartsselskapets AOC.
- 101) Videre hevdet luftfartsselskapet i sin redegjørelse for Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen at det har iverksatt de nødvendige tiltak for å utbedre alle de sikkerhetsmangler som førte til at driftsforbudet ble ilagt i september 2007.
- 102) Kommissjonen er av den oppfatning at det er nødvendig å avlegge selskapet et besøk for fullt ut å kunne vurdere luftfartsselskapets evne til å utarbeide en egnet tiltaksplan og til å iverksette den på en effektiv måte. Dessverre var det ikke mulig å gjennomføre et slikt besøk før møtet i Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009 på grunn av manglende samarbeidsvilje fra Ukrainas vedkommende myndigheter. I møtet i Flysikkerhetskomiteen 24. mars 2009 sa Ukrainas statlige luftfartsmyndighet seg villig til å ta imot dette besøket fra Kommissjonen og medlemsstatene. Kommissjonen vil treffe en beslutning om en eventuell endring av driftsforbudet som er pålagt luftfartsselskapet, på grunnlag av de opplysninger som innhentes ved dette besøket.
- 103) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at dette luftfartsselskapet på det nåværende tidspunkt ikke kan slettes fra vedlegg A.

Generelt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper fra Ukraina

- 104) Kommissjonen gjorde Ukrainas vedkommende myndigheter oppmerksomme på at overvåkingen av luftfartsselskaper som har lisens i Ukraina, til tross for myndighetenes økte tilsynsvirksomhet fortsatt viser foruroligende resultater ved inspeksjoner på bakken. I møtet i Flysikkerhetskomiteen i november 2008 ble Ukrainas vedkommende myndigheter oppfordret til å framlegge klargjørende opplysninger og treffe de nødvendige tiltak. Myndighetene sa seg også villige til å få foretatt en sikkerhetsvurdering som skulle organiseres av Kommissjonen i samarbeid med medlemsstatene. Ukrainas statlige luftfartsmyndighet framla imidlertid

ikke for Kommissjonen den framdriftsrapporten om gjennomføringen av tiltaksplanen for å forbedre og styrke utøvelsen av sikkerhetstilsynet i Ukraina som den i henhold til forordning (EF) nr. 715/2008⁽¹⁾ er forpliktet til å framlegge hver tredje måned.

- 105) Vedkommende myndigheter viste også manglende samarbeidsvilje ved forberedelsene til kontrollbesøket, noe som kom til uttrykk ved at myndighetene ikke framla den påkrevde dokumentasjonen på luftdyktighet og avviste Kommissjonens forslag til besøksprogram. Kommissjonen måtte derfor avlyse kontrollbesøket, som var planlagt å finne sted 913. februar 2009.
- 106) Kommissjonen merker seg at Ukrainas vedkommende myndigheter har sagt seg villige til å ta imot et felles besøk fra Kommissjonen, medlemsstatene og EASA, og at de bekrefter sin vilje til å samarbeide om å tilrettelegge for en vellykket sikkerhetsvurdering for å vise sin evne til å føre tilsyn med alle luftfartsselskaper som har lisens i Ukraina, i fullstendig samsvar med de gjeldende ICAO-krav.

Bangkok Airways

- 107) En gruppe europeiske sakkyndige foretok en inspeksjonsreise til Kongeriket Thailand 10.–13. mars 2009 for å innhente fakta om det aktuelle sikkerhetsnivået på luftfartsselskapet Bangkok Airways' driftsstandarder og om det tilsyn Thailands departement for sivil luftfart (DCA) fører med luftfartsselskapet. Formålet med besøket var særlig å fastslå om noen av luftfartsselskapets luftfartøyer brukes av luftfartsselskapet Siem Reap Airways International, som er lisensiert av vedkommende myndigheter i Kongeriket Kambodsja og er oppført i vedlegg A til fellesskapslisten i henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. 1131/2008 av 14. november 2008⁽²⁾.
- 108) Rapporten viser at luftfartsselskapet på det nåværende tidspunkt har den reelle kontrollen over sin virksomhet, og at alt personalet har lisens fra Thailands vedkommende myndigheter. Dessuten viser den at Thailands DCA fører tilfredsstillende tilsyn med luftfartsselskapet. På grunnlag av de felles kriterier anser derfor Kommissjonen at det ikke er behov for ytterligere tiltak på det nåværende tidspunkt.

Luftfartsselskaper fra Kambodsja

- 109) Kambodsjas vedkommende myndigheter har underrettet Kommissjonen om at de gjør framskritt når det gjelder gjennomføringen av tiltaksplanen for å utbedre de manglene ICAO påviste i sin seneste USOAP-rapport, og at de legger særlig vekt på de manglene som gjelder luftfartsoperasjoner, for det formål å sikre at sikkerhetstilsynet med luftfartsselskaper i Kambodsja er i samsvar med ICAO-standardene.

⁽¹⁾ EUT L 197 av 25.7.2008, s. 36.

⁽²⁾ EUT L 306 av 15.11.2008, s. 47.

- 110) Kambodsjas vedkommende myndigheter har underrettet Kommissjonen om at de midlertidig har opphevet følgende luftfartsselskapers AOC: Siem Reap Airways International i desember 2008 og Cambodia Angkor Airways i februar 2009. Det bekreftet også at alle utstedte AOC-er nå enten er blitt tilbakekalt eller midlertidig opphevet, med unntak av Helicopter Cambodia og Sokha Airlines.
- 111) Siem Reap Airways International har søkt om å få avsluttet den midlertidige opphevingen av sitt AOC. Ettersom Kambodsjas vedkommende myndigheter har erklært at de ikke har fullført vurderingen av samsvar med de gjeldende krav, bør imidlertid luftfartsselskapet fortsatt være oppført i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Den demokratiske republikk Kongo

- 112) Ved brev av 4. mars 2009 underrettet generaldirektøren for sivil luftfart i Den demokratiske republikk Kongo Kommissjonen om at visse luftfartsselskaper oppført i vedlegg A til kommisjonsforordning (EF) nr. 1131/2008 har innstilt sin virksomhet, og at det er utstedt AOC til følgende luftfartsselskaper: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia og Swala Aviation. Det vil bli foretatt en evaluering av de luftfartsselskapene som fortsatt driver flyginger, med henblikk på å fornye deres AOC-er.
- 113) På bakgrunn av ovenstående bør derfor vedlegg A til fellesskapslisten ajourføres, slik at det omfatter de luftfartsselskapene som har fått utstedt AOC fra vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo. Imidlertid kan ikke de luftfartsselskapene som har innstilt sin virksomhet, slettes fra fellesskapslisten, ettersom det ikke foreligger bevis på at de har fått tilbakekalt eller opphevet sitt AOC eller har levert det tilbake.
- 114) I sitt brev anmodet dessuten generaldirektøren for sivil luftfart i Den demokratiske republikk Kongo Kommissjonen om å flytte luftfartsselskapet Hewa Bora fra vedlegg A til vedlegg B for å tillate at det gjenopptar flyginger på ruten mellom Kinshasa og Brussel med ett luftfartøy av typen Boeing 767 med registreringsmerke 9Q-CJD. Ettersom det ikke ble framlagt bevis på at de gjeldende sikkerhetsstandarder overholdes av luftfartsselskapet og den myndigheten som har ansvar for det regelverksbaserte tilsynet og sikkerhetstilsynet, kan det ikke treffes noen beslutning på dette tidspunktet, og Hewa Bora Airways bør derfor fortsatt være oppført i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Republikken Angola

- 115) Angolas vedkommende myndigheter har bedt om å få framlegge en framdriftsrapport for Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen om gjennomføringen av den tiltaksplan de har utarbeidet for å utbedre de sikkerhetsmanglene som ICAO har påvist innenfor

rammen av sitt verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP). I sin redegjørelse 26. mars 2009 uttalte Angolas vedkommende myndigheter seg særlig om de endringer som er gjort i primærlovgivningen og lovgivningen om sivil luftfart, om myndighetens organisasjon, oppbygning og personale, om fastsettelse av standarder på områdene lisensiering og opplæring av personale, samt om luftfartsoperasjoner og luftdyktighet. I denne sammenheng har de allerede satt i gang en prosess for ny sertifisering av alle luftfartsselskaper som er etablert i Angola. De vedkommende myndigheter opplyste videre om endringer i lovgivningen med hensyn til etterforskning av ulykker og hendelser.

- 116) Angolas vedkommende myndigheter opplyste også at luftfartsselskapet TAAG fortsatt gjennomgår vesentlige endringer på flere ulike nivåer, blant annet når det gjelder drift, ledelse, kvalitet og kostnadsrasjonalisering.
- 117) Kommissjonen tar framdriftsrapporten fra Angolas vedkommende myndigheter til etterretning, og vil foreta en nærmere undersøkelse av situasjonen for luftfartsselskaper sertifisert i Angola ved et senere møte i Flysikkerhetskomiteen.

Luftfartsselskaper fra Republikken Indonesia

- 118) Etter at den nye luftfartsloven ble vedtatt 12. januar 2009 har Indonesias vedkommende myndigheter oversendt Kommissjonen de gjeldende sikkerhetsreglene for sivil luftfart (Civil Aviation Safety Regulations – CASR) og veiledende materiale, samt en detaljert ajourføring med hensyn til framdriften i gjennomføringen av tiltaksplanen for å utbedre de manglene som ICAO har påvist innenfor rammen av sitt verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP).
- 119) Etter anmodning fra Indonesias direktorat for sivil luftfart (DGCA) foretok en gruppe europeiske sakkyndige en inspeksjonsreise til Indonesia 23.-27. februar 2009. I den forbindelse ble det også avlagt besøk hos fire luftfartsselskaper (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia og Ekspres Transportasi Antarbenua) med henblikk på å kontrollere DGCAs evne til å utøve sitt sikkerhetstilsyn i samsvar med de relevante standarder.
- 120) Rapporten fra besøket viser vesentlige forbedringer med hensyn til DGCAs oppbygning og personale, noe som kan tyde på at DGCA vil være i stand til å utføre sine regelverksbaserte oppgaver og tilsynsoppgaver på en tilfredsstillende måte. Rapporten viser imidlertid også at tilsynsvirksomheten til tross for disse forbedringene ikke utøves fullt ut på det nåværende tidspunkt. Det eksisterende tilsynssystemet gir ikke rom for en tilstrekkelig oppfølging av mangler som DGCA påviser hos indonesiske luftfartsselskaper. Særlig ser det ut til at DGCA i øyeblikket ikke har mulighet til å fastslå innen hvilken frist en mangel skal være utbedret, på hvilken dato den faktisk blir utbedret, og om det eventuelt er gitt en forlengelse av fristen for å utbedre den. Som følge av dette anses det på det nåværende tidspunkt at effektiviteten i DGCAs overvåking av indonesiske luftfartsselskaper fortsatt er utilfredsstillende og har behov for forbedringer.

- 121) Kommissjonen merker seg innholdet i forskjellene fra vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen, som Indonesia underrettet ICAO om 20. februar 2009. Blant disse forskjellene er manglende gjennomføring av en rekke krav fra ICAO med hensyn til vedlegg 6, som i noen tilfeller har direkte innvirkning på sikkerheten i indonesiske luftfartsselskapers virksomhet. Kommissjonen merker seg imidlertid også at de luftfartsselskapene som ble besøkt av gruppen av europeiske sakkyndige (med noen få unntak som gjelder bestemte luftfartøyer), på frivillig basis oppfyller ICAOs krav til utstyr.
- 122) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at den nåværende effektiviteten i DGCA's overvåkingsvirksomhet ikke i tilstrekkelig grad gjør det mulig å håndheve de gjeldende sikkerhetsstandarder og sikre at de overholdes av luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia. På det nåværende tidspunkt kan derfor ingen av de indonesiske luftfartsselskapene slettes fra fellesskapslisten. Kommissjonen vil samarbeide tett med Indonesias vedkommende myndigheter med henblikk på å foreta en ny vurdering av effektiviteten i overvåkingsvirksomheten på neste møte i Flysikkerhetskomiteen.
- 123) Indonesias vedkommende myndigheter har også framlagt for Kommissjonen en ajourført liste over luftfartsselskaper som har fått utstedt AOC. På det nåværende tidspunkt er følgende luftfartsselskaper sertifisert i Indonesia: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, 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, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, ALFA Trans Dirgantara og Eastindo. Fellesskapslisten bør derfor ajourføres og nevnte luftfartsselskaper oppføres i vedlegg A.

Alminnelige betraktninger om øvrige luftfartsselskaper i vedlegg A og B

- 124) Til tross for uttrykkelige anmodninger fra Kommissjonen 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 14. november 2008, eller hos myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn med disse luftfartsselskapene. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at disse luftfartsselskapene fortsatt bør være underlagt henholdsvis driftsforbud (vedlegg A) eller driftsbegrensninger (vedlegg B).
- 125) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

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

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

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft dagen 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, 8. april 2009.

For Kommissjonen

Antonio TAJANI

Medlem av Kommissjonen

VEDLEGG A

**LISTE OVER LUFFTARTSSELSKAPER SOM ER UNDERLAGT ET FULLSTENDIG DRIFTSFORBUD I
FELLESKAPET⁽¹⁾**

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
Air Koryo	Ukjent	KOR	Den demokratiske folkerepublikk Korea
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Republikken Sudan
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Den islamske republikk Afghanistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republikken Kasakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republikken Kasakhstan
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Kongeriket Thailand
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republikken Kasakhstan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kongeriket Kambodsja
Silverback Cargo Freighters	Ukjent	VRB	Republikken Rwanda
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republikken Kasakhstan
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Alle luftfartsselskaper sertifisert myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn i Angola, herunder			Republikken Angola
AEROJET	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
AIR26	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
AIR GEMINI	02/2008	Ukjent	Republikken Angola
Air Gicango	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola

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

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
AIR JET	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
AIR NAVE	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
ALADA	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
Diexim	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
GIRA GLOBO	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
HELIANG	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
HELIMALONGO	11/2008	Ukjent	Republikken Angola
MAVEWA	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
RUI & CONCEICAO	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
SAL	Ukjent	Ukjent	Republikken Angola
SONAIR	14/2008	Ukjent	Republikken Angola
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola
Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn i Benin, herunder			Republikken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Ukjent	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukjent	Ukjent	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Ukjent	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republikken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Ukjent	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Ukjent	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republikken Benin

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn i Den demokratiske republikk Kongo, herunder			Den demokratiske republikk Kongo
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Den demokratiske republikk Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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/TVC/036/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Den demokratiske republikk Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	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/TVC/026/08	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/TVC/035/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Den demokratiske republikk Kongo
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerens underskrift (forskrift nr. 78/205)	LCG	Den demokratiske republikk Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Den demokratiske republikk Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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/TVC/025/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/008/2006	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/TVC/044/09	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/024/08	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/TVC/039/08	WDA	Den demokratiske republikk Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn i Ekvatorial-Guinea, herunder			Ekvatorial-Guinea
Cronos AIRLINES	Ukjent	Ukjent	Ekvatorial-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ukjent	CEL	Ekvatorial-Guinea
EGAMS	Ukjent	EGM	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
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Ukjent	Ukjent	Ekvatorial-Guinea
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Ekvatorial-Guinea
Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn i Indonesia, herunder			Republikken Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukjent	Republikken Indonesia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Republikken Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukjent	Republikken Indonesia

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Ukjent	Republikken Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ukjent	Republikken Indonesia
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Ukjent	Republikken Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ukjent	Republikken Indonesia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Ukjent	Republikken Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Ukjent	Republikken Indonesia
DABI AIR	135-030	Ukjent	Republikken Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Ukjent	Republikken Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republikken Indonesia
EASTINDO	135-038	Ukjent	Republikken Indonesia
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Ukjent	Republikken Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Republikken Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republikken Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Republikken Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukjent	Republikken Indonesia
KAL STAR	121-037	Ukjent	Republikken Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republikken Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Ukjent	Republikken Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republikken Indonesia
LINUS AIRWAYS	121-029	Ukjent	Republikken Indonesia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Republikken Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ukjent	Republikken Indonesia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Ukjent	Republikken Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesia

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republikken Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Ukjent	Republikken Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukjent	Republikken Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukjent	Republikken Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Ukjent	Republikken Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republikken Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukjent	Republikken Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukjent	Republikken Indonesia
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	Republikken Indonesia
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Republikken Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Ukjent	Republikken Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ukjent	Republikken Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Republikken Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republikken Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Ukjent	Republikken Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ukjent	Republikken Indonesia
TRAVEL EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ukjent	Republikken Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Republikken Indonesia
Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn i Kirgisistan, herunder			Republikken Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Republikken Kirgisistan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republikken Kirgisistan
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Republikken Kirgisistan

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
Click Airways	11	CGK	Republikken Kirgisistan
DAMES	20	DAM	Republikken Kirgisistan
EASTOK AVIA	15	Ukjent	Republikken Kirgisistan
Golden Rule Airlines	22	GRS	Republikken Kirgisistan
ITEK Air	04	IKA	Republikken Kirgisistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republikken Kirgisistan
Kirgisistan	03	LYN	Republikken Kirgisistan
MAX Avia	33	MAI	Republikken Kirgisistan
S GROUP AVIATION	6	Ukjent	Republikken Kirgisistan
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Republikken Kirgisistan
Sky Way air	21	SAB	Republikken Kirgisistan
Tenir Airlines	26	TEB	Republikken Kirgisistan
Trast Aero	05	TSJ	Republikken Kirgisistan
VALOR AIR	07	Ukjent	Republikken Kirgisistan
Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn i Liberia			Liberia
Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn i Republikken Gabon, med unntak av Gabon Airlines og Afrijet, herunder			Republikken Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ukjent	Republikken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republikken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Republikken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republikken Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ukjent	Republikken Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republikken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ukjent	Republikken Gabon

Luftfartsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn i Sierra Leone, herunder			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Ukjent	RUM	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
Alle luftfartsselskaper sertifisert av myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn i Swaziland, herunder			Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Ukjent	RFC	Swaziland
Jet Africa Swaziland	Ukjent	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Ukjent	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Ukjent	Ukjent	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Ukjent	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Ukjent	SZL	Swaziland

VEDLEGG B

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKAPER SOM ER UNDERLAGT DRIFTSBEGRENSNINGER I FELLESKAPET⁽¹⁾

Luftfartsselskaps navn som rettssubjekt som angitt i selskaps AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjennings-sertifikat for luftfarts-selskap (AOC)	Luftfartsselskaps ICAO-kode	Selskaps hjemstat	Type luftfartøy	Registrerings-merke og eventuelt serienummer	Registreringsstat
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republikken Gabon	Hele flåten med unntak av: to luftfartøyer av typen Falcon 50, ett luftfartøy av typen Falcon 900	Hele flåten med unntak av: TRLGV, TR-LGY, TR-AFJ	Republikken Gabon
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
GABON AIRLINES ⁽²⁾	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Republikken Gabon	Hele flåten med unntak av: ett luftfartøy av typen Boeing B-767-200	Hele flåten med unntak av: TRLHP	Republikken Gabon

⁽¹⁾ Afrijet har bare tillatelse til å bruke det angitte luftfartøyet i sin nåværende virksomhet i Det europeiske fellesskap.

⁽²⁾ Gabon Airlines har bare tillatelse til å bruke det angitte luftfartøyet i sin nåværende virksomhet i Det europeiske fellesskap.

⁽¹⁾ 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.