

KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 1144/2009**2015/EØS/18/58**

av 26. november 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) Flysikkerhetskomiteen har fått redegjørelser fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) og Kommisjonen om de faglige bistandsprosjektene som er gjennomført i land som berøres av forordning (EF) nr. 2111/2005. Komiteen er blitt underrettet om at det foreligger ytterligere anmodninger om faglig bistand og samarbeid for å forbedre de sivile luftfartsmyndighetenes administrative og faglige kapasitet med sikte på å løse saker der internasjonale standarder ikke er overholdt.
- 7) Flysikkerhetskomiteen er også blitt underrettet om håndhevingstiltak som EASA og medlemsstatene har truffet for å sikre kontinuerlig luftdyktighet for og vedlikehold av luftfartøyer som er registrert i Det europeiske fellesskap og drives av luftfartsselskaper som er sertifisert av sivile luftfartsmyndigheter i tredjestater.
- 8) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.

Luftfartsselskaper i Fellesskapet

- 9) 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 underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse tiltakene: Litauens vedkommende myndigheter har tilbakekalt luftfartsselskapet FLYLAL Lithuanian Airlines' godkjenningssertifikat (AOC), og Spanias vedkommende myndigheter iverksatte 30. oktober 2009 framgangsmåten for midlertidig å oppheve luftfartsselskapet Euro Continentals AOC.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 312 av 27.11.2009, s. 16, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 33/2010 av 12. mars 2010 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 30 av 10.6.2010, s. 35.

⁽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.

Albanian Airlines MAK

- 10) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Albanian Airlines MAK, som er sertifisert i Albania. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike, Tyskland, Italia og andre ECAC-stater har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾. Manglene gjelder hovedsakelig luftfartøyer av typen MD-82.
- 11) Albanian Airlines MAK svarte tilfredsstillende og i rett tid på henvendelsen fra Frankrikes, Tysklands og Italias sivile luftfartsmyndighet angående de korrigerende tiltak som er truffet for å utbedre disse sikkerhetsmanglene.
- 12) Albanias vedkommende myndighet (DGCA) bekreftet imidlertid at manglene som ble påvist i SAFA-inspeksjonene, i virkeligheten peker på systemiske mangler ved driften og kvalitetssystemet til Albanian Airlines MAK. DGCA foretok en grundig undersøkelse av luftfartsselskapets oppfyllelse av de gjeldende sikkerhetsstandardene, og besluttet deretter å pålegge det driftsbegrensninger og strukturelle endringer. DGCA underrettet særlig Flysikkerhetskomiteen om at flåten er redusert fra tre til to luftfartøyer, og at luftfartøyet av typen MD-82 med registreringsmerke ZA-ASA er fjernet fra Albanian Airlines' AOC og ble avregistrert 1. oktober 2009. Den 23. oktober begrenset DGCA dessuten luftfartsselskapets drift til det nivået og de destinasjonene som gjaldt på den datoen, og krevde at luftfartsselskapet umiddelbart foretok endringer i ledelsen og styrket sine kvalitetsstyrings- og sikkerhetsstyringssystemer.
- 13) DGCA gav 11. november en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen som bekreftet at disse korrigerende tiltakene er gjennomført og anses egnet til å utbedre de påviste sikkerhetsmanglene.
- 14) Albanias vedkommende myndigheter har vist at de har truffet tiltak for å ivareta sikkerhetstilsynet med Albanian Airlines MAK.
- 15) Albanias vedkommende myndigheter oppfordres til å påskynde gjennomføringen av handlingsplanen omhandlet i betraktning 32 i forordning (EF) nr. 787/2007⁽²⁾ og minnes på sin forpliktelse omhandlet i betraktning 33 i samme forordning til ikke å utstede flere AOC-er før omstrukturingsprogrammet er gjennomført på tilfredsstillende måte. I lys av dette oppfordres Albania til å øke tempoet i kapasitetsoppbyggingen hos DGCA for

å sikre at det løpende tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Albania, gjennomføres på en bærekraftig måte og i samsvar med gjeldende sikkerhetsstandarder.

- 16) Det europeiske flysikkerhetsbyrå skal foreta en standardiseringsinspeksjon i Albania tidlig i 2010 for å kontrollere at vedkommende myndigheter og foretakene under deres tilsyn oppfyller gjeldende sikkerhetskrav.

Egypt Air

- 17) I samsvar med forordning (EF) nr. 619/2009⁽³⁾ og etter framleggingen av planen for korrigerende tiltak i juni 2009 har Egypts vedkommende myndigheter sendt fire månedsrapporter, for månedene juli, august, september og oktober 2009, om framdriften i gjennomføringen av planen, som er blitt kontrollert av nevnte myndigheter. I tillegg til disse rapportene, der inspeksjoner på bakken av luftfartøyer fra Egypt Air stod i sentrum, ble Egypts vedkommende myndigheter bedt om å framlegge rapportene fra de kontrollene de har gjennomført av luftfartsselskapet når det gjelder vedlikehold, kontinuerlig luftdyktighet og luftfartsoperasjoner. Egypts vedkommende myndigheter oversendte 10. november rapporten fra baseinspeksjonen av Egypt Air i oktober 2009, som førte til at luftfartsselskapets AOC ble fornyet. Rapportene fra kontrollene av kontinuerlig luftdyktighet, luftfartsoperasjoner og bakkevirksomhet ble ikke oversendt. De framlagte dokumentene viser at selv om luftfartsselskapet har gjort betydelige framskritt, er det fortsatt behov for forbedringer på områdene vedlikehold, teknikk og drift.
- 18) Egypts vedkommende myndigheter har også forpliktet seg til å opplyse om når manglene som tidligere er påvist ved inspeksjoner på bakken av luftfartøyer fra Egypt Air i 2008 og 2009, er blitt utbedret på tilfredsstillende måte. De har derfor sendt relevante skriftlige henvendelser til visse medlemsstater der luftfartøyer fra Egypt Air har gjennomgått inspeksjoner på bakken i tidsrommet 1. januar 2008 til 30. september 2009. Arbeidet med å utbedre disse manglene er i gang og skal kontrolleres regelmessig.
- 19) Flysikkerhetskomiteen anerkjenner luftfartsselskapets innsats for å fullføre de tiltak som er nødvendige for å avhjelpe sikkerhetssituasjonen, og den samarbeidsvilje som både luftfartsselskapet og Egypts vedkommende myndigheter har vist. Med tanke på omfanget og rekkevidden av planen for korrigerende tiltak og behovet for å finne varige løsninger på tidligere konstaterte sikkerhetsproblemer bes Egypts vedkommende myndigheter fortsette å sende månedlige rapporter om framdriften i gjennomføringen av planen og utbedringen av de mangler som er påvist ved SAFA-inspeksjonene, sammen med eventuelle rapporter om andre kontroller som de foretar av Egypt Air.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

⁽²⁾ EUT L 175 av 5.7.2007, s. 12.

⁽³⁾ EUT L 182 av 15.7.2009, s. 4.

20) Når planen for korrigerende tiltak er gjennomført, bør Egypts vedkommende myndigheter foreta en endelig kontroll og underrette Kommissjonen om resultatene samt eventuelle anbefalinger. Kommissjonen forbeholder seg retten til å kontrollere at luftfartsselskapet gjennomfører de korrigerende tiltakene gjennom et besøk fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå med bistand fra medlemsstatene. I mellomtiden må medlemsstatene fortsette å øke antall inspeksjoner av Egypt Air for å danne grunnlag for en ny vurdering av denne saken ved neste møte i Flysikkerhetskomiteen.

Yemenia Yemen Airways

21) I samsvar med forordning (EF) nr. 715/2008 og 1131/2008⁽¹⁾ har medlemsstatene fortsatt å kontrollere Yemenias faktiske overholdelse av de gjeldende sikkerhetsstandardene gjennom regelmessige inspeksjoner på bakken av de av selskapets luftfartøyer som lander i lufthavner i Fellesskapet. I 2009 rapporterte Frankrike, Tyskland, Italia og Det forente kongerike om slike inspeksjoner. Kommissjonen har mottatt dokumentasjon som viser at luftfartsselskapet har reagert hensiktsmessig og i rett tid når det gjelder å utbedre manglene som ble påvist ved disse inspeksjonene.

22) Etter vedtakelsen av forordning (EF) nr. 619/2009 mottok Kommissjonen ytterligere opplysninger fra vedkommende myndigheter i Republikken Jemen og fra luftfartsselskapet Yemenia Yemen Airways om gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak på områdene vedlikehold og drift.

23) Vedkommende myndigheter i Republikken Jemen har underrettet Kommissjonen om den kontroll de har foretatt av Yemenias vedlikeholdsanlegg etter den midlertidige opphevingen av godkjenning EASA.145.0177 av selskapets vedlikeholdsorganisasjon for å vurdere dets overholdelse av den jemenittiske standarden YCAR-145. Republikken Jemens vedkommende myndigheter oversendte en revidert plan for korrigerende tiltak fra Yemenia, datert 15. september 2009, etter kontrollen av Yemenias vedlikeholdsorganisasjon som myndigheten for sivil luftfart og meteorologi (CAMA) gjennomførte i samsvar med de nasjonale kravene (YCAR-145), sammen med en etterfølgende kontroll utført av CAMA, datert 20. september 2009. Begge dokumentene viste at alle mangler er utbedret. Ved møtet i Flysikkerhetskomiteen 10. november 2009 framla CAMA dessuten enkelt dokumenter som underbygger at manglene er utbedret.

24) Flysikkerhetskomiteen ble også underrettet om den positive vurdering som EASA og Frankrikes vedkommende

myndigheter på det daværende tidspunkt hadde gitt av de korrigerende tiltak Yemenia hadde gjennomført for å få tilbake sin europeiske vedlikeholdsgodkjenning.

25) Den innsats Yemenia har gjort for å utbedre sikkerhetsmanglene som er påvist i de ulike kontrollene, anerkjennes. Det tas til etterretning at Yemenia har fullført planen for korrigerende tiltak på området vedlikehold, som angitt i de vurderinger CAMA har gjort på dette området. EASA og medlemsstatene vil så snart det er praktisk mulig, organisere et besøk på stedet i Jemen for å kontrollere Yemenias sikkerhetssituasjon med sikte på å vurdere selskapets faktiske overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder og for å vurdere CAMAs evne til å ivareta tilsynet med sikkerheten i den sivile luftfarten i Jemen.

26) Medlemsstatene vil systematisk kontrollere Yemenias faktiske overholdelse av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008. Flysikkerhetskomiteen vil undersøke denne saken på nytt i sitt neste møte.

Luftfartsselskaper fra Den demokratiske republikk Kongo

27) Den demokratiske republikk Kongo underrettet Kommissjonen om at følgende luftfartsselskapers lisens er tilbakekalt: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. Disse luftfartsselskapene innstilte sin virksomhet 30. juli 2009.

28) Vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo opplyste dessuten at lisensene er tilbakekalt for følgende luftfartsselskaper, som Kommissjonen ikke tidligere var blitt underrettet om at det var utstedt lisens til: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport, Brooks Trading. Disse luftfartsselskapene innstilte sin virksomhet 30. juli 2009.

29) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at ovennevnte luftfartsselskaper med lisens i Den demokratiske republikk Kongo bør fjernes fra vedlegg A.

⁽¹⁾ EUT L 197 av 25.7.2008, s. 39, og EUT L 306 av 15.11.2008, s. 49.

Luftfartsselskaper fra Djibouti

- 30) Det foreligger bevis på at myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med luftfartsselskaper som har lisens i Djibouti, har vist manglende evne til å utbedre sikkerhetsmangler, slik det framgår av resultatene fra revisjonen av Djibouti som ICAO foretok i mars 2008 innenfor rammen av det verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP). Revisjonen avdekket et stort antall alvorlige mangler når det gjelder Djiboutis sivile luftfartsmyndigheters evne til å utøve sitt ansvar for tilsynet med flysikkerheten. Da ICAO-revisjonen ble avsluttet, var mer enn 96 % av ICAO-standardene ikke gjennomført.
- 31) Det foreligger bevis på at Djiboutis 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 februar 2009 påpeker at en betydelig andel av de korrigerende tiltak som myndighetene har foreslått eller gjennomført, i virkeligheten ikke utbedrer de mangler som er påvist. Særlig på området luftfartsoperasjoner anså ICAO at mer enn to tredeler av de tiltak Djibouti foreslo, ikke var fullt ut akseptable.
- 32) ICAO har dessuten meldt et alvorlig sikkerhetsproblem til alle stater som er part i Chicago-konvensjonen, for å underrette dem om at Djibouti ikke har opprettet et pålitelig system for tilsyn med de luftfartsselskaper som Djiboutis vedkommende myndigheter har utstedt godkjenningssertifikat (AOC) til, og heller ikke har en akseptabel handlingsplan for å rette på denne situasjonen.
- 33) På bakgrunn av ovenstående har Kommissjonen innledet samråd med Djiboutis vedkommende myndigheter, uttrykt alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av de luftfartsselskaper som har lisens i denne staten, og bedt om ytterligere opplysninger om de tiltak Djiboutis vedkommende myndigheter har truffet for å imøtekomme ICAOs konklusjoner og observasjoner med hensyn til de korrigerende tiltakenes akseptabilitet.
- 34) Djiboutis vedkommende myndigheter (DACM) underrettet Kommissjonen om at gjennomføringen av handlingsplanen som skal utbedre manglene påvist av ICAO, er forsinket, og at bare et begrenset antall av manglene anses som utbedret. DACM gav ingen nærmere opplysninger om tiltakene som er truffet, og framla heller ingen dokumentasjon på at de aktuelle manglene er utbedret på tilfredsstillende måte. DACM har ikke svart på ICAOs bemerkninger om relevansen av 34 tiltak som ICAO anser for å være utilstrekkelige til å utbedre de påviste manglene.
- 35) DACM bekreftet at det i 2002 og 2007 inntraff to dødsulykker med et luftfartøy av typen Let 410 og et

luftfartøy av typen Antonov 26. Imidlertid gav DACM ingen opplysninger om undersøkelser av ulykkene eller om tiltak for å utbedre årsakene til ulykkene.

- 36) DACM underrettet Kommissjonen om at de 30. juli 2009 tilbakekalte Djibouti Airlines' AOC, og at luftfartsselskapet på dette tidspunkt hadde avsluttet sin virksomhet. De opplyste også at de tilbakekalte Daallo Airlines' AOC 15. september. Daallo Airlines har imidlertid fremdeles lisens og bruker et luftfartøy av typen DC9 registrert i Komorene, et luftfartøy av typen Antonov 24 registrert i Armenia og et luftfartøy av typen Ilyushin 18 registrert i Kasakhstan. Identiteten til de faktiske operatørene av disse luftfartøyene ble ikke oppgitt. Djiboutis vedkommende myndigheter har ikke vist at de er i stand til å ivareta sitt ansvar for sikkerhetstilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Djibouti.
- 37) På denne bakgrunn og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Djibouti, bør oppføres i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Republikken Kongo

- 38) ICAO gjennomførte en USOAP-revisjon i Republikken Kongo i november 2008. Følgende konstatering medførte at det ble rapportert om et alvorlig sikkerhetsproblem: *«ANAC (Den nasjonale sivile luftfartsmyndighet) har utstedt et visst antall godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper (AOC-er) uten først å ha opprettet og iverksatt en prosess for sertifisering av og løpende tilsyn med luftfartsselskaper. Disse AOC-ene er følgelig blitt utstedt uten at ANAC har kontrollert at luftfartsselskapene overholder standardene i vedlegg 6 til Chicago-konvensjonen eller bestemmelsene i ICAO Doc 8335. Dessuten finnes det luftfartsselskaper som driver virksomhet med midlertidig lisens og uten AOC.»* Dette alvorlige sikkerhetsproblemet foreligger fortsatt.
- 39) Ved ICAO-revisjonen ble det påvist 63 tilfeller av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder. Republikken Kongo framla deretter en plan for korrigerende tiltak. Mer enn en tredel av de foreslåtte korrigerende tiltakene ble imidlertid avvist av ICAO.
- 40) Et fraktfly som ble brukt av luftfartsselskapet Aero Fret Business, som er sertifisert i Republikken Kongo, hadde 26. august 2009 en ulykke ved flyplassen i Brazzaville, og alle de seks personene som befant seg om bord, omkom. Som den stat der ulykken inntraff, er Republikken Kongo ansvarlig for sikkerhetsundersøkelsen som må gjennomføres i henhold til vedlegg 13 til Chicago-konvensjonen for å fastslå årsakene til ulykken og unngå at en tilsvarende ulykke inntreffer igjen. Ved ICAO-revisjonen ble det imidlertid også påvist elleve mangler på området ulykkesetterforskning i Republikken Kongo, og seks av de foreslåtte korrigerende tiltakene ble ikke ansett som tilfredsstillende.

- 41) Ved to møter som ble avholdt i Brussel, underrettet Republikken Kongos vedkommende myndigheter Kommissjonen om at de hadde til hensikt å sertifisere tre luftfartsselskaper på nytt, med bistand fra sakkyndige fra ICAO. Myndighetene meddelte også at de 15. oktober 2009 hadde besluttet å utstede ettårige godkjenningssertifikater til luftfartsselskapene Aero-Service, Equafly Services, Société Nouvelle Air Congo og Trans Air Congo. Samme dato underrettet Republikken Kongos vedkommende myndigheter selskapene Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation og Protocole Aviation om at deres godkjenningssertifikater var tilbakekalt i påvente av en undersøkelse av de dokumenter som kreves for å få utstedt nye. Dessuten ble følgende luftfartsselskapers godkjenningssertifikater tilbakekalt: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines og United Express Service. Myndighetene kunne imidlertid ikke dokumentere at framgangsmåten som følges ved utstedelse av godkjenningssertifikater, er i samsvar med gjeldende ICAO-standarder, og heller ikke at tilsynet med luftfartsselskapene de har utstedt godkjenningssertifikat til, føres i samsvar med disse standardene.
- 42) Republikken Kongos vedkommende myndigheter har skriftlig underrettet Flysikkerhetskomiteen om tiltak som er truffet for å løse det alvorlige sikkerhetsproblemet som ICAO har påvist, samt andre tilfeller av manglende overholdelse som er påvist i rapporten fra ICAOs USOAP-revisjon. Kommissjonen merker seg alle tiltak som Republikken Kongos vedkommende myndigheter har iverksatt til nå, og oppfordrer dem til å styrke sin innsats for å gjennomføre varige korrigerende tiltak. Kommissjonen vil i samarbeid med ICAO nøye overvåke utviklingen i den sivile luftfarten i Republikken Kongo og er villig til å gi faglig bistand for å bedre den administrative og faglige kapasiteten til den myndighet som er ansvarlig for tilsynet i landet.
- 43) Vedkommende myndigheter i Republikken Kongo har imidlertid ikke vist tilstrekkelig evne til å gjennomføre de gjeldende sikkerhetsstandardene. På bakgrunn av ovenstående, i påvente av en varig løsning på tilfellene av manglende overholdelse av internasjonale standarder, herunder det alvorlige sikkerhetsproblemet, og på grunnlag av de felles kriterier, er vurderingen at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Republikken Kongo, bør underlegges driftsforbud og oppføres i vedlegg A.
- 44) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Executive Jet Services, som er sertifisert i São Tomé og Príncipe. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Belgia og Frankrike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽¹⁾. Executive Jet Services har ikke gitt tilfredsstillende svar og har ikke dokumentert at manglene er utbedret på en varig måte.
- 45) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos STP Airways, som er sertifisert i São Tomé og Príncipe. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Frankrike og Det forente kongerike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet⁽²⁾. STP Airways har imidlertid svart tilfredsstillende og i rett tid på henvendelsen fra Frankrikes sivile luftfartsmyndighet angående sikkerhetsaspektene ved selskapets drift.
- 46) Det foreligger bevis på at visse luftfartsselskaper som på det nåværende tidspunkt er underlagt driftsforbud i Det europeiske fellesskap, har flyttet en del av sin virksomhet til São Tomé og Príncipe.
- 47) Særlig foreligger det bevis på at luftfartsselskapet Hewa Bora Airways, som er sertifisert i Den demokratiske republikk Kongo og på det nåværende tidspunkt er underlagt driftsforbud i Fellesskapet, i medfør av en avtale om tilbakeleie fortsetter å bruke luftfartøyet av typen Boeing 767 med serienummer 23178, som er avregistrert i Den demokratiske republikk Kongo og registrert i São Tomé og Príncipe med registreringsmerke S9-TOP⁽³⁾.
- 48) Videre bruker luftfartsselskapet Africa's Connection luftfartøyet av typen Dornier 228 med serienummer 8068, som er registrert i São Tomé og Príncipe med registreringsmerke S9-RAS. Dette luftfartøyet var tidligere registrert i Gabon og ble brukt av SCD Aviation, som er sertifisert i Gabon og på det nåværende tidspunkt er underlagt driftsforbud i Fellesskapet.
- 49) Dessuten foreligger det bevis på at luftfartsselskapet British Gulf International, som er sertifisert i São Tomé, er samme selskap som tidligere var sertifisert i Kirgisistan og ble underlagt driftsforbud i oktober 2006⁽⁴⁾. British Gulf International fortsetter også å bruke luftfartøyet av typen Antonov 12 med serienummer 401901. Et annet av luftfartsselskapets luftfartøyer av denne typen hadde en ulykke i Al Habniaya (Irak) 13. november 2008 som førte til at luftfartøyet ble totalskadet og seks mennesker omkom.
- 50) På bakgrunn av ovennevnte situasjon har Kommissjonen innledet samråd med vedkommende myndigheter i São Tomé og Príncipe, uttrykt alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av Executive Jet Services og STP Airways, samt for det faktum at luftfartøyer som brukes av luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet, er blitt omregistrert i São Tomé og Príncipe, og har bedt om en klargjøring av de tiltak vedkommende myndigheter har truffet for å fjerne denne bekymringen.

Luftfartsselskaper fra São Tomé og Príncipe

- 44) Det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Executive Jet Services, som er sertifisert i São Tomé og Príncipe. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som Belgia og Frankrike har utført innenfor rammen av

(1) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

(2) CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

(3) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

(4) EUT L 283 av 14.10.2006, s. 28.

- 51) Vedkommende myndigheter i São Tomé (INAC) underrettet Kommissjonen om at det 26. oktober 2009 i forbindelse med ny sertifisering av Executive Jet Services besluttet midlertidig å innstille dette luftfartsselskapets flyginger med luftfartøyet av typen Boeing 767 med serienummer 23178 og registreringsmerke S9-TOP.
- 52) Luftfartsselskapet Executive Jet Services fikk på anmodning legge fram saken for Flysikkerhetskomiteen og redegjorde for de tiltak som er iverksatt for å utbedre manglene som ble påvist innenfor rammen av SAFA-programmet.
- 53) INAC underrettet Kommissjonen om at det 26. oktober i forbindelse med ny sertifisering av STP Airways besluttet midlertidig å innstille flygingene med to luftfartøyer av typen Boeing 767 med serienummer 25411 (registreringsmerke ukjent) og 26208 (registreringsmerke S9-DBY), som senere er blitt avregistrert. INAC opplyste at selv om STP Airways har et gyldig AOC, er det for tiden ikke oppført noen luftfartøyer på dette sertifikatet.
- 54) Luftfartsselskapet STP Airways fikk på anmodning framlegge saken for Flysikkerhetskomiteen og redegjorde for de tiltak som er iverksatt for å utbedre manglene som ble påvist innenfor rammen av SAFA-programmet. Selskapet bekreftet at det ikke lenger har noen luftfartøyer i drift, og at det har til hensikt å anmode om at dets AOC blir midlertidig opphevet.
- 55) INAC opplyste at det har utstedt tretten AOC-er, hvorav tre er blitt opphevet midlertidig eller tilbakekalt. INAC framla imidlertid ikke noen dokumentasjon på slik midlertidig oppheving eller tilbakekalling for luftfartsselskapene Sky Wind, Styron Trading og Jet Line.
- 56) Dokumentasjonen som ble framlagt av INAC, viser at mer enn halvparten av luftfartsselskapene som har gyldige AOC-er som er utstedt av disse myndighetene, har sitt hovedforetak utenfor São Tomé og Príncipe. Særlig har British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliath Air, Transafrik International Ltd, Transcargo og Transliz Aviation ikke sitt hovedforetak i São Tomé, noe som framgikk av deres svar på en henvendelse fra Kommissjonen og av adressene som er oppført på deres respektive AOC-er.
- 57) INAC har ikke vist at det ivaretar sitt ansvar for sikkerhetstilsynet med luftfartøyer som er sertifisert i São Tomé og Príncipe i samsvar med gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder, ettersom et betydelig antall av disse selskapene ikke driver regelmessig virksomhet i São Tomé, og ettersom INAC har opplyst at det delvis støtter seg på det tilsyn som føres av vedkommende myndigheter i de stater der virksomheten faktisk drives. INAC kunne imidlertid ikke dokumentere at det har inngått tilfredsstillende avtaler med disse myndighetene.
- 58) Dessuten har en analyse av de AOC-er som er utstedt av vedkommende myndigheter i São Tomé og Príncipe, avdekket betydelig inkonsekvens når det gjelder godkjenning av kontinuerlig luftdyktighet for de flåter som brukes, godkjenning av transport av farlig gods og godkjenning av drift i dårlig sikt, og dette kunne ikke avklares i løpet av samrådet.
- 59) Det foreligger bevis på høy ulykkesfrekvens hos luftfartsselskaper sertifisert i São Tomé og Príncipe. INAC bekreftet at det har vært fire dødsulykker med luftfartøyer av typen Antonov 12, Ilyushin 76 og DHC 6 som brukes av luftfartsselskaper registrert i São Tomé og Príncipe. Stilt overfor denne situasjonen opplyste INAC at det 21. februar 2009 besluttet midlertidig å innstille alle flyginger med luftfartøyer av typen Antonov 12 som er registrert i São Tomé og Príncipe. INAC bekreftet imidlertid at luftfartøyer av denne typen fortsatt brukes av luftfartsselskapene British Gulf International, Transliz Aviation og Goliath Air, som er sertifisert i São Tomé og Príncipe.
- 60) Det foreligger bevis på at vedkommende myndigheter i São Tomé og Príncipe ikke er villige til å overholde internasjonale sikkerhetsstandarder, noe som også viser seg ved at São Tomé og Príncipe gjentatte ganger har utsatt ICAOs revisjon innenfor rammen av USOAP. ICAO-revisjonen som var berammet til mai 2007 og april 2008, kunne ikke gjennomføres på disse datoene.
- 61) I lys av dette og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at luftfartsselskaper som er sertifisert i São Tomé og Príncipe, ikke oppfyller de gjeldende sikkerhetsstandarder og derfor bør oppføres i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Ukraina

Ukraine Cargo Airways

- 62) Den 22. september underrettet Ukrainas vedkommende myndigheter Kommissjonen om sin beslutning nr. 574 av 17. august 2009 om med virkning fra beslutningens dato å avslutte virksomheten som ble drevet i henhold til AOC nr. 145 av 20. november 2008, som var utstedt til Ukraine Cargo Airways. I sin redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen 11. november 2009 bekreftet Ukrainas vedkommende myndigheter at «selskapet Ukraine Cargo Airways er ikke blant de luftfartsselskaper som er registrert i Ukraina».

- 63) På grunnlag av de felles kriterier bør derfor luftfartsselskapet Ukraine Cargo Airways fjernes fra vedlegg A.

Volare

- 64) Den 31. juli 2009 underrettet Ukrainas vedkommende myndigheter Kommisjonen om sin beslutning nr. 357 av 25. mai 2009 om med umiddelbar virkning å tilbakekalle AOC-et til det ukrainske luftfartsselskapet Volare.

- 65) På grunnlag av de felles kriterier bør derfor luftfartsselskapet Volare fjernes fra vedlegg A.

Motor Sich

- 66) Etter vedtakelsen av forordning (EF) nr. 619/2009 besøkte en gruppe sakkyndige fra Det europeiske fellesskap under ledelse av Det europeiske flysikkerhetsbyrå det ukrainske luftfartsselskapet Motor Sich (MSI) 27. oktober 2009 for å kontrollere i hvilken grad det er iverksatt korrigerende tiltak og i hvilken grad disse er gjennomført i praksis for på en varig måte å utbedre sikkerhetsmangler som tidligere er påvist.

- 67) Av gruppens rapport fra besøket framgår det at MSI har vist at det har foretatt en analyse av de grunnleggende årsakene til manglene som ble påvist i SAFA-inspeksjonene. Det så ut til at analysen av de grunnleggende årsakene og planen for korrigerende tiltak som er utarbeidet på grunnlag av denne, fører til at manglene blir utbedret på hensiktsmessig måte. Under besøket opplyste MSI at alle tidligere påviste SAFA-mangler på selskapets flåte av luftfartøyer er blitt utbedret, herunder forbedrede terrengvarslingssystemer (EGPWS), sikkerhetsseler i førerkabinen og lastsikringsnett. Det ble videre opplyst at det er utarbeidet beregningstabeller for startytelse for alle luftfartøyer og alle rullebaner som er i bruk. Gruppen, som var ledet av Det europeiske flysikkerhetsbyrå, har ved fysisk inspeksjon og/eller undersøkelse av dokumenter forsikret seg om at a) sikkerhetsseler er ettermontert i førerkabinen i luftfartøyer av typen AN-12, AN-72 og YAK-40, b) oksygenmasker som man raskt kan iføre seg, er ettermontert i førerkabinen i luftfartøyer av typen AN-12 (monteringen pågikk i luftfartøyet UR-11316 under besøket og ble undersøkt av gruppen), c) EGPWS er installert i luftfartøyer av typen AN-12 og AN-140, d) det er utarbeidet beregningstabeller for startytelse for alle rullebaner som for tiden brukes av luftfartøyer av typen AN-12 og YAK-40. Under sin redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen bekreftet Ukrainas vedkommende myndigheter at luftfartsselskapet er i stand til å anvende kvalitetsstyringssystemet, og forpliktet seg til å underrette Kommisjonen om resultatene av den kontroll som skal gjennomføres i denne saken.

- 68) Når det gjelder luftfartsoperasjoner, foretok gruppen stikkprøvekontroller særlig av minsteutstyrslistene (MEL), driftshåndbøker, plan for flygetidsbegrensninger, dokumenter og framgangsmåter for driftskontroll og flygekontroll samt returnerte og utfylte flygedokumenter. Det ble ikke påvist noen avvik fra ICAO-standardene. Under besøket kunne MSI også vise gruppen at det analyserer registrerte flygedata fra alle flyginger med samtlige luftfartøyer som det bruker.

- 69) Luftfartsselskapet ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 11. november 2009 og framla da skriftlige opplysninger til støtte for de korrigerende tiltak som er iverksatt for å utbedre de tidligere påviste sikkerhetsmanglene.

- 70) Etter redegjørelsen fra Ukrainas vedkommende myndigheter og luftfartsselskapet 11. november 2009 anmodet Flysikkerhetskomiteen den statlige luftfartsmyndigheten om å framlegge følgende dokumentasjon for å kunne avgjøre om det er berettiget å stryke Motor Sich på det nåværende tidspunkt: a) revisjonen av kontrollen av luftfartsselskapets kvalitetsstyringssystem; b) en bekreftelse på at alle Motor Sichts luftfartøyer som utfører internasjonale flyginger, har utstyr som er i samsvar med ICAO-standardene, særlig: i) sikkerhetsseler i førerkabinen i luftfartøyer av typen AN-12, AN-72 og YAK-40, ii) oksygenmasker som man raskt kan iføre seg, i førerkabinen i luftfartøyer av typen AN-12, iii) EGPWS i luftfartøyer av typen AN-12 og AN-140; c) en bekreftelse på at data om startytelse for alle rullebaner som Motor Sich for tiden bruker til luftfartøyer av typen AN-12 og YAK40, står i luftfartsselskapets driftshåndbok; d) dokumentasjon på at de 38 manglene som Ukrainas statlige luftfartsmyndighet påviste i 2009 i forbindelse med sitt tilsyn med luftfartsselskapet, er utbedret på tilfredsstillende måte. Ukrainas vedkommende myndigheter framla disse opplysningene 16. november.

- 71) Etter mottak av de ønskede opplysningene fra Ukrainas vedkommende myndigheter og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at Motor Sich bør fjernes fra vedlegg A.

UMAir

- 72) Etter vedtakelsen av forordning (EF) nr. 619/2009 besøkte en gruppe sakkyndige fra Det europeiske fellesskap det ukrainske luftfartsselskapet UMAir 28. oktober 2009 for å kontrollere i hvilken grad det er iverksatt korrigerende tiltak, og i hvilken grad disse er gjennomført i praksis for på en varig måte å utbedre sikkerhetsmangler som tidligere er påvist.

- 73) Under besøket ble gruppen forelagt en ajourført plan for korrigerende tiltak som viste at selskapets kvalitetsleder hadde fullført undersøkelsen av de korrigerende tiltakene som var iverksatt. En kontroll av status for de mangler som en gruppe sakkyndige fra Det europeiske fellesskap hadde påvist ved et besøk hos luftfartsselskapet 28. mai 2009, viste imidlertid at det til tross for at det er gjort en betydelig innsats for å utbedre de påviste manglene på riktig måte, fremdeles gjenstår visse mangler på områdene flysikkerhet (overvåking av flygedata på luftfartøyer av typen DC-9), kontinuerlig luftdyktighet, vedlikehold og teknikk (program for overvåking av motortilstand er ennå ikke tatt i bruk på luftfartøyer av typen DC-9 og MD-80) som ennå ikke kan anses som utbedret. På området luftfartsoperasjoner ble det dessuten konstatert en ny mangel, idet det ble observert et avvik i den godkjente minsteutstørrelsen (MEL) for luftfartøyer av typen DC-9.
- 74) Under møtet i Flysikkerhetskomiteen 11. november 2009 opplyste UMAir at det hadde anmodet om at dets AOC skulle begrenses slik at det utelukket flyginger til Fellesskapet med luftfartøyer av typen DC-9. Ukrainas vedkommende myndigheter utstedte 11. november 2009 et nytt AOC som utelukker flyginger til EU med denne type luftfartøyer.
- 75) De framskritt som UMAir har gjort siden besøket fra de sakkyndige fra Fellesskapet i mai 2009, samt begrensningene som er innført i luftfartsselskapets AOC, tas til etterretning. På bakgrunn av den betydelige innsats som luftfartsselskapet har gjort for å sørge for sikker drift i samsvar med internasjonale standarder, bør det tillates å gjenoppta flyging til Fellesskapet med deler av flåten.
- 76) På grunnlag av de felles kriterier bør derfor UMAir flyttes fra vedlegg A til vedlegg B og dermed gis tillatelse til å gjenoppta sine flyginger til Fellesskapet med luftfartøyet av typen MD-83 med registreringsmerke UR-CFF.

Generelt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper fra Ukraina

- 77) Som fastsatt i forordning (EF) nr. 619/2009 har Kommisjonen fortsatt å følge med på gjennomføringen av de ulike tiltakene som Ukrainas vedkommende myndigheter framla for Flysikkerhetskomiteen 1. juli 2009. I den forbindelse besøkte en gruppe sakkyndige fra Fellesskapet Ukrainas statlige luftfartsmyndighet fra 26. til 29. oktober. Formålet med besøket var å kontrollere status for gjennomføringen av de korrigerende tiltak som ble foreslått for å utbedre manglene påvist i rapporten fra de EF-sakkyndiges besøk fra 25. til 29. mai 2009, og for tiltakene som ble presentert i den plan for korrigerende

tiltak som Ukrainas statlige luftfartsmyndighet framla 23. juni for å styrke sikkerhetstilsynet med luftfartsselskaper under dens reguleringsmyndighet.

- 78) Rapporten fra besøket viser at 14 av 33 mangler som ble påvist under besøket i mai 2009, kan anses som utbedret på grunnlag av dokumentasjon som Ukrainas vedkommende myndigheter framla under besøket. Det gjenstår 19 mangler som ikke er utbedret.
- 79) De forbedringer som de vedkommende myndigheter har oppnådd siden besøket i mai 2009, og særlig styrkingen av tilsynet med ukrainske luftfartsselskaper og fjerningen av et betydelig antall luftfartøyer fra det ukrainske registeret (mer enn 800 av 1600 luftfartøyer i 2008), tas til etterretning. Myndighetene oppfordres til å forsterke innsatsen ytterligere med sikte på å styrke sikkerhetstilsynet.

Ariana Afghan Airlines

- 80) På grunnlag av dokumentene som luftfartsselskapet har framlagt, har Kommisjonen merket seg at Ariana Afghan Airlines har gjort endringer i ledelsen, rekruttert eksterne sakkyndige til å bistå selskapet med omarbeiding av regler, framgangsmåter og håndbøker samt anskaffet to luftfartøyer av typen Airbus A310 og støttes av Turkish Technic i driften av disse. Det tas også til etterretning at luftfartsselskapet har til hensikt å la seg revidere av International Air Transport Association (IATA).
- 81) Det afghanske departementet for transport og sivil luftfart (MoTCA) har gitt en skriftlig redegjørelse for de framskritt både MoTCA og Ariana har gjort med hensyn til å oppfylle de internasjonale standardene. MoTCA bekreftet at Ariana Afghan Airlines har gjort betydelige endringer med hensyn til utstyr i luftfartøyer samt ledelse og dokumentasjon, men at det ennå ikke har foretatt en revisjon av luftfartsselskapet, selv om en slik revisjon etter planen skal være avsluttet innen utgangen av 2009. MoTCA kan følgelig ennå ikke bekrefte at Ariana Afghan Airlines overholder ICAO-standardene og har fått på plass et effektivt system for sikkerhetsstyring. Selv om MoTCA oppgav at det har gjennomført en rekke tilsynsaktiviteter dette året (f.eks. fly- og baseinspeksjoner), ble det ikke framlagt noen dokumentasjon på resultatene av disse inspeksjonene.
- 82) Kommisjonen merker seg de framskritt Ariana Afghan Airlines har gjort med hensyn til å overholde internasjonale sikkerhetsstandarder. Inntil det foreligger ytterligere bevis på at luftfartsselskapet har fjernet de grunnleggende årsakene til tidligere påviste sikkerhetsmangler, er imidlertid vurderingen på grunnlag av de felles kriterier at luftfartsselskapet fortsatt bør være oppført i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Angola*TAAG Angolan Airlines*

- 83) TAAG Angolan Airlines har siden juli 2009 hatt tillatelse til å fly til Portugal bare med luftfartøylene av typen Boeing 777-200 med registreringsmerke D2-TED, D2-TEE, D2-TEF etter vilkårene angitt i betraktning 58 og 59 i forordning (EF) nr. 619/2009⁽¹⁾.
- 84) Kommisjonen anmodet vedkommende myndigheter i Angola (INAVIC) om å gi opplysninger om tilsynet med luftfartsselskapet TAAG Angolan Airlines, særlig om det økte tilsynet med flygingene til Portugal og resultatene av dette.
- 85) INAVIC underrettet Kommisjonen om at det har økt det løpende tilsynet med TAAG Angolan Airlines, særlig gjennom inspeksjoner på bakken, og at resultatene av disse inspeksjonene ikke tyder på sikkerhetsmessige eller gjentatte mangler.
- 86) TAAG Angolan Airlines ble på anmodning hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 10. november 2009 for å gi opplysninger om framdriften i gjennomføringen av sin handlingsplan og om sikkerhetsresultatene for flygingene til Lisboa. Det ble bemerket at mer enn 100 flyginger med luftfartøyer av typen Boeing 777 er foretatt uten sikkerhetsproblemer, og at TAAG 23. oktober 2009 ble sertifisert av INAVIC for 120-minutters ETOPS-flyginger med Boeing 777. Luftfartsselskapet anmodet også om at de bestemmelser som gjelder for B777-flåten, også gjøres gjeldende for B737-700-flåten.
- 87) Vedkommende myndigheter i Portugal bekreftet at resultatene av de inspeksjonene på bakken av TAAG Angolan Airlines som de har utført siden flygingene til Lisboa ble gjenopptatt, ikke viser sikkerhetsmessige eller gjentatte mangler.
- 88) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at TAAG fortsatt bør være oppført i vedlegg B under forutsetning av at luftfartsselskapet ikke utfører flere enn ti flyginger per uke mellom Luanda og Lisboa med luftfartøylene av typen Boeing B-777 med registreringsmerke D2-TED, D2-TEE og D2-TEF eller med luftfartøylene av typen Boeing B-737-700 med registreringsmerke D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ. Disse flygingene skal utføres bare dersom Angolas myndigheter før hver avgang fra Angola foretar en inspeksjon på bakken av det aktuelle luftfartøyet, og dersom Portugals myndigheter foretar en inspeksjon på bakken av luftfartøyet i Portugal. Dette er et midlertidig tiltak, og Kommisjonen vil gjennomgå situasjonen på nytt på grunnlag av alle opplysninger den har til rådighet, og særlig på grunnlag av en vurdering fra Portugals vedkommende myndigheter.

Generelt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper fra Angola

- 89) INAVIC rapporterte om betydelige framskritt i utbedringen av utestående mangler etter EUs seneste kontrollbesøk, som ble avlagt 8.-11. juni 2009. Det dreier seg særlig om en ytterligere ajourføring av de særlige driftsbestemmelsene i samsvar med ICAO-standardene og fortsatt rekruttering av kvalifisert personell, særlig luftfartsinspektører med kvalifikasjoner innen luftfartøyer av typen Boeing 737-700, noe som har resultert i en samlet økning i tilsynsvirksomheten på 30 %.
- 90) INAVIC rapporterte om framgang i arbeidet med fornyet sertifisering av angolanske luftfartsselskaper, en prosess som forventes fullført innen utgangen av 2010. Imidlertid er TAAG Angolan Airlines hittil det eneste luftfartsselskapet som er sertifisert på nytt.
- 91) Kommisjonen oppfordrer INAVIC til å fortsette arbeidet med fornyet sertifisering av angolanske luftfartsselskaper med besluttsomhet, og til å ta behørig hensyn til mulige sikkerhetsproblemer som påvises i denne sammenheng. I påvente av fornyet sertifisering av Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair og Sonair i samsvar med de nye angolanske flysikkerhetsreglene anser Kommisjonen på grunnlag av de felles kriterier at disse 18 luftfartsselskapene fortsatt bør være oppført i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Kasakhstan*Berkut State Aircompany*

- 92) Berkut State Aircompany underrettet Kommisjonen om at det har fjernet ett luftfartøy av typen IL-76 og ett luftfartøy av typen AN-12 fra sin flåte, og at det i august 2009 besluttet å begrense sin virksomhet til statlige flyginger.
- 93) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan bekreftet dette og ga opplysninger om at de utstedte et «driftsertifikat» til Berkut State Aircompany 30. oktober 2009 som ikke omfatter kommersielle flyginger.
- 94) I lys av dette anser Kommisjonen på grunnlag av de felles kriterier at Berkut State Aircompany bør fjernes fra vedlegg A.

Prime Aviation

- 95) Luftfartsselskapet Prime Aviation, som har lisens i Kasakhstan, ble på anmodning hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 11. november 2009. Det opplyste at dets kommersielle flåte er begrenset til ett luftfartøy av typen Challenger 604 med registreringsmerke P4-CHV, som er registrert utenfor Kasakhstan (i Aruba).

⁽¹⁾ EUT L 182 av 15.7.2009, s. 8.

- 96) Vedkommende myndigheter i Aruba er ansvarlig for tilsynet med luftfartøyet av typen Challenger 604 med registreringsmerke PH-CHV i samsvar med bestemmelsene i vedlegg 1 og 8 til Chicago-konvensjonen, og bestemmelsene i vedlegg 6 til samme konvensjon når det gjelder kontinuerlig luftdyktighet. De gjennomførte en kontroll av Prime Aviation i mars 2009 som avdekket en rekke mangler. Dokumentasjonen som Flysikkerhetskomiteen framla for luftfartsselskapet, inneholder ingen bevis på at alle korrigerende tiltak er gjennomført på tilfredsstillende måte. Når det gjelder kravene i ICAO-vedlegg 6, gav kontrollen ingen bevis for at tilsynet med driften utføres på tilfredsstillende måte. Det framgikk ikke at MEL er behørig godkjent, og betingelsene for å kunne utsette utbedring av mangler er ikke avklart.
- 97) I lys av dette anser Kommisjonen på grunnlag av de felles kriterier at dette luftfartsselskapet fortsatt bør være oppført i vedlegg A.
- Generelt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper fra Kasakhstan*
- 98) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan ble på anmodning hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 11. november 2009 for å gi opplysninger om forbedringene av sitt sikkerhetstilsyn.
- 99) De underrettede Flysikkerhetskomiteen om tiltakene som var iverksatt for å utbedre de to betydelige sikkerhetsproblemene som ble rapportert til ICAO 30. oktober 2009. Tiltakene blir gjennomført gradvis med sikte på å fullføre tiltakene innen oktober 2010 for luftfartøyer som deltar i kommersiell lufttransport.
- 100) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan opplyste også at de har iverksatt flere håndhevingstiltak som har ført til midlertidig oppheving eller tilbakekalling av flere AOC-er. Særlig har de midlertidig opphevet AOC-ene til luftfartsselskapene Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly og Turgay Avia. De opphevet også luftdyktighetsbevisene til 66 luftfartøyer av typen Antonov 2 og fjernet 13 luftfartøyer fra Kasakhstans register, herunder ti av typen Ilyushin 76, ett av typen Ilyushin 62, ett av typen Antonov 28 og ett av typen Antonov 2.
- 101) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan opplyste og dokumenterte også at AOC-ene til følgende ti luftfartsselskaper sertifisert i Kasakhstan var tilbakekalt: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (tilbakekalt 1. april 2009), og Sayat Air (tilbakekalt 19. august 2009). På grunnlag av de felles kriterier bør disse luftfartsselskapene derfor fjernes fra vedlegg A.
- 102) På grunnlag av de felles kriterier bør alle luftfartsselskaper som er registrert i Kasakhstan, unntatt Air Astana, fortsatt være oppført i vedlegg A.
- 103) Det tas til etterretning at Kasakhstan har iverksatt en omfattende reform av sin luftfartssektor, særlig med sikte på å øke sikkerheten. Den pågående revisjonen av luftfartslovgivningen og opprettelsen av et vurderingssenter for luftfart ønskes velkommen, ettersom det vil medføre bedre regulering av sivil luftfart i Kasakhstan og bør bane vei for betydelige forbedringer med hensyn til overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder. Vedkommende myndigheter i Kasakhstan oppfordres til å samarbeide med ICAO for å sikre at foreslåtte handlingsplaner blir godkjent av ICAO og gjennomført til rett tid.
- Luftfartsselskaper fra Kirgisistan**
- 104) Vedkommende myndigheter i Kirgisistan gav en redegjørelse 11. november 2009 og rapporterte om framdriften for gjennomføringen av handlingsplanen som ble iverksatt for å utbedre de påviste sikkerhetsproblemene. Det ble særlig påpekt at lovgivningen for luftfartssikkerhet har blitt revidert, at et uavhengig byrå for sikkerhet innen sivil luftfart er i ferd med å bli opprettet, og at kravene for å bli sertifisert som luftfartsselskap har blitt strengere. I denne forbindelse ble det opplyst at et betydelig antall AOC-er var tilbakekalt og at flertallet av luftfartøyer faktisk var blitt fjernet fra registeret.
- 105) Vedkommende myndigheter i Kirgisistan opplyste at de hadde utstedt et nytt AOC til luftfartsselskapet Asian Air. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Asian Air bør oppføres i vedlegg A.
- 106) Det tas til etterretning at Kirgisistan har iverksatt en omfattende reform av sin luftfartssektor, særlig med sikte på å øke sikkerheten. Viktigheten av kontrollen som ICAO utførte i april 2009 som en del av det verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP), understrekes. Vedkommende myndigheter i Kirgisistan oppfordres til å samarbeide med ICAO for å sikre at foreslåtte handlingsplaner blir godkjent av denne organisasjonen og gjennomført til rett tid.
- 107) Det ble besluttet at Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) skal utføre en inspeksjon i Kirgisistan for å kontrollere at vedkommende myndigheter og foretakene som står under deres tilsyn, tilfredsstillende gjeldende sikkerhetskravene. Inspeksjonen vil finne sted når handlingsplanen er avtalt med ICAO og gjennomført.

Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon

- 108) På grunnlag av bekreftede opplysninger⁽¹⁾ om alvorlige sikkerhetsmangler i forbindelse med luftfartsoperasjoner utført av luftfartsselskapet YAK Service, som er sertifisert av vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon, igangsatte Kommisjonen en formell undersøkelse av dette luftfartsselskapet 15. juli 2009. Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon underrettet 4. august 2009 Kommisjonen om at de 24. juli 2009, etter at de hadde foretatt inspeksjoner som bekreftet disse funnene, hadde besluttet å begrense luftfartsselskapets operasjoner med luftfartøyer av typen YAK-42 og YAK-40.
- 109) Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon opplyste 6. oktober 2009 Kommisjonen om at de etter luftfartsselskapets gjennomføring av korrigerende tiltak hadde opphevet driftsbegrensningene for selskapets luftfartøyer. Luftfartsselskapet, med bistand fra sine myndigheter, ble hørt av Kommisjonen og en medlemsstat 30. oktober.
- 110) Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon gav en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen 11. november, der de forklarte de ulike tilsynsaktivitetene og håndhevingstiltakene som var iverksatt for å sikre at luftfartsselskapet utbedrer de tidligere påviste sikkerhetsmanglene på en varig måte. De opplyste videre at det for luftfartøyer som drives av YAK Service, vil bli gjennomført regelmessige inspeksjoner på bakken for å sikre at internasjonale standarder er oppfylt. På grunnlag av disse opplysningene anser Kommisjonen og medlemmene i Flysikkerhetskomiteen at vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon har sørget for utbedring av sikkerhetsmanglene som tidligere er påvist hos YAK Service.
- 111) På grunnlag av opplysningene framlagt av vedkommende myndigheter samt de felles kriterier er derfor vurderingen at det ikke er behov for ytterligere tiltak på dette tidspunkt. Medlemsstatene vil systematisk kontrollere YAK Services faktiske overholdelse av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.
- 112) Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon underrettet 9. november 2009 Kommisjonen skriftlig om at deres sertifiseringskomité hadde besluttet å oppheve driftsbegrensningene som tidligere var blitt pålagt luftfartsselskapet Aeroflot Nord.
- 113) Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon opplyste Kommisjonen 9. november 2009 om at de hadde endret sin beslutning av 25. april 2008 der de utestengte luftfartøyer oppført på 13 russiske luftfartsselskaps AOC fra flyginger til Fellesskapet. Disse luftfartøyene var ikke utstyrt til å utføre internasjonale flyginger i henhold til ICAOs standarder (ikke utstyrt med TAWS/E-GPWS) og hadde luftdyktighetsbevis som var utgått og ikke var blitt fornyet.
- 114) I henhold til den nye beslutningen har følgende luftfartøyer ikke tillatelse til å utføre flyginger til, i eller fra Fellesskapet:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 og RA-85682.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 og RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 og RA-88300; Yak-40K: RA-21505 og RA-98109; Yak-42D: RA-42437; alle (22) helikoptre av typen Kamov Ka-26 (registreringsmerke ukjent); alle (49) helikoptre av typen Mi-8 (registreringsmerke ukjent); alle (11) helikoptre av typen Mi-171 (registreringsmerke ukjent); alle (8) helikoptre av typen Mi-2 (registreringsmerke ukjent); alle (1) helikoptre av typen EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 og RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartøyet av typen TU-154M RA-85683 som tidligere var oppført på godkjenningssertifikatet til Krasnoyarsky Airlines, og som ble tilbakekalt tidligere i år, drives nå av et annet luftfartsselskap som er sertifisert i Den russiske føderasjon.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 og RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (registreringsnummer ukjent); alle Antonov An-24 (registreringsnummer ukjent); alle An-2 (registreringsnummer ukjent); alle helikoptre av typen Mi-2 (registreringsnummer ukjent); alle helikoptre av typen Mi-8 (registreringsnummer ukjent).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 og RA-85690.

⁽¹⁾ FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alle Tupolev TU-134A, herunder RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 og RA-65973; alle Antonov AN-24RV, herunder RA-46625 og RA-47818; luftfartøyene av typen AN24RV med registreringsmerke RA-46625 og RA-47818 brukes nå av et annet russisk luftfartsselskap.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 og RA-85508.
- k) TU-154B: RA-85813, RA-85733, RA-85755; alle (25) TU-134: RA-65005, RA-65024, RA-65033, RA-65055, RA-65127, RA-65143, RA-65148, RA-65560, RA-65565, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65726, RA-65902, RA-65916 og RA-65977; alle (1) TU-134B: RA-65716; alle (4) Antonov AN-24B: RA-46267, RA-46388, RA-47289 og RA-47847; alle (3) AN-24 RV: RA-46509, RA-46519 og RA-47800; alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 og RA-88280; alle helikoptre av typen Mil-26: (registreringsnummer ukjent); helikoptre av typen Mil-10: (registreringsnummer ukjent); helikoptre av typen Mil-8 (registreringsnummer ukjent); helikoptre av typen AS-355 (registreringsnummer ukjent); helikoptre av typen BO-105 (registreringsnummer ukjent).
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: , RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 og RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203,

RA-87968, RA-87971 og RA-88200; luftfartøyet RA-65555 drives av et annet russisk luftfartsselskap.

Alminnelige betraktninger om øvrige luftfartsselskaper i vedlegg A og B

- 115) Til tross for uttrykkelige anmodninger fra Kommisjonen har det så langt ikke kommet inn noen bevis for den fullstendige gjennomføringen av egnede utbedringstiltak hos de andre luftfartsselskapene som er oppført på den fellesskapslisten som ble ajourført 13. juli 2009, eller hos de myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med disse luftfartsselskapene. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at disse luftfartsselskapene fortsatt bør være underlagt henholdsvis driftsforbud (vedlegg A) eller driftsbegrensninger (vedlegg B).
- 116) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

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

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

Artikkel 2

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

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

Utferdiget i Brussel, 26. november 2009.

For Kommisjonen

Jacques BARROT

Visepresident

VEDLEGG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKAPER SOM ER UNDERLAGT ET FULLSTENDIG DRIFTSFORBUD I FELLESSKAPET⁽¹⁾

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	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Den demokratiske folkerepublikk Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republikken Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kongeriket Kambodsja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ukjent	VRB	Republikken Rwanda
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Angola, unntatt TAAG, herunder			Republikken Angola
AEROJET	015	Ukjent	Republikken Angola
AIR26	004	DCD	Republikken Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukjent	Republikken Angola
AIR JET	003	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukjent	Republikken Angola
ALADA	005	RAD	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukjent	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukjent	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukjent	Republikken Angola
HELIMALONGO	011	Ukjent	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukjent	Republikken Angola
PHA	019	Ukjent	Republikken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Ukjent	Republikken Angola
SAL	013	Ukjent	Republikken Angola
SERVISAIR	018	Ukjent	Republikken Angola
SONAIR	014	SOR	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	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Benin, herunder		—	Republikken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Ukjent	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukjent	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ikke relevant	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Ukjent	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republikken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republikken Benin
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Republikken Kongo, herunder			Republikken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republikken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Ukjent	Republikken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Ukjent	Republikken Kongo
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Den demokratiske republikk Kongo, herunder		—	Den demokratiske republikk Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	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	BRV	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
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	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
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	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
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Den demokratiske republikk Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	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
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
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	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
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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 SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	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 som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Djibouti, herunder			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Ukjent	DAO	Djibouti
DJIBOUTI AIRLINES	Ukjent	DJB	Djibouti
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Ekvatorial-Guinea, herunder			Ekvatorial-Guinea
CRONOS AIRLINES	Ukjent	Ukjent	Ekvatorial-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ukjent	CEL	Ekvatorial-Guinea

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
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 som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Indonesia, unntatt Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines og Ekspres Transportasi Antarbenua, herunder			Republikken Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukjent	Republikken Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukjent	Republikken Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Ukjent	Republikken Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ukjent	Republikken Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ukjent	Republikken Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Ukjent	Republikken Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukjent	Republikken Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republikken Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republikken Indonesia
EASTINDO	135-038	Ukjent	Republikken Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republikken Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republikken Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukjent	Republikken Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Ukjent	Republikken Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Republikken Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republikken Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republikken Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republikken Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ukjent	Republikken Indonesia
MEGANTARA	121-025	MKE	Republikken Indonesia

Lufartsselskapets 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
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republikken Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Ukjent	Republikken Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukjent	Republikken Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	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 EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republikken Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republikken Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republikken Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ukjent	Republikken Indonesia
SKY AVIATION	135-044	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 EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ukjent	Republikken Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesia
UNINDO	135-040	Ukjent	Republikken Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republikken Indonesia
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Kasakhstan, unntatt Air Astana, herunder			Republikken Kasakhstan
AERO AIR COMPANY	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
AEROPRAKT KZ	Ukjent	APK	Republikken Kasakhstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
AIR DIVISION OF EKA	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
AIR FLAMINGO	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan

Lufthavsselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) eller lisens	Lufthavsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat
AIR TRUST AIRCOMPANY	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Ukjent	AKS	Republikken Kasakhstan
ALMATY AVIATION	Ukjent	LMT	Republikken Kasakhstan
ARKHABAY	Ukjent	KEK	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republikken Kasakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republikken Kasakhstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republikken Kasakhstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republikken Kasakhstan
BERKUT KZ	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republikken Kasakhstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republikken Kasakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Ukjent	KZE	Republikken Kasakhstan
FENIX	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republikken Kasakhstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republikken Kasakhstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republikken Kasakhstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAIRWEST	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
KAZAVIA	Ukjent	KKA	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	Ukjent	KZS	Republikken Kasakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan

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
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republikken Kasakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republikken Kasakhstan
NAVIGATOR	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Ukjent	KOV	Republikken Kasakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION			Republikken Kasakhstan
SALEM AIRCOMPANY	Ukjent	KKS	Republikken Kasakhstan
SAMAL AIR	Ukjent	SAV	Republikken Kasakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republikken Kasakhstan
SEMEYAVIA	Ukjent	SMK	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republikken Kasakhstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republikken Kasakhstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republikken Kasakhstan
SKYSERVICE	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
TYAN SHAN	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Ukjent	JTU	Republikken Kasakhstan
ZHERSU AVIA	Ukjent	RZU	Republikken Kasakhstan
ZHEZKAZGANAIR	Ukjent	Ukjent	Republikken Kasakhstan
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Kirgisistan, herunder			Republikken Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Republikken Kirgisistan
ASIAN AIR	Ukjent	AAZ	Republikken Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republikken Kirgisistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republikken Kirgisistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republikken Kirgisistan
DAMES	20	DAM	Republikken Kirgisistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Republikken Kirgisistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republikken Kirgisistan
ITEK AIR	04	IKA	Republikken Kirgisistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republikken Kirgisistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republikken Kirgisistan
MAX AVIA	33	MAI	Republikken Kirgisistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	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
VALOR AIR	07	VAC	Republikken Kirgisistan
Alle luftfartsselskaper som er godkjent av tilsynsmyndighetene i Liberia		—	Liberia
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Republikken Gabon, unntatt Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, herunder			Republikken Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Republikken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republikken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ukjent	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
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i São Tomé og Príncipe, herunder	—	—	São Tomé og Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Ukjent	São Tomé og Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé og Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé og Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ukjent	São Tomé og Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé og Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ukjent	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé og Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Ukjent	São Tomé og Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé og Príncipe

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
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene 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 som er sertifisert av tilsynsmyndighetene 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
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Zambia, herunder			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

VEDLEGG B

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

Luftfartsselskaps navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC)	Luftfartsselskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat	Type luftfartøy	Registreringsmerke 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: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ	Republikken Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kasakhstan	Hele flåten med unntak av: to luftfartøyer av typen B767, fire luftfartøyer av typen B757, ti luftfartøyer av typen A319/320/321, fem luftfartøyer av typen Fokker 50	Hele flåten med unntak av: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS, P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Kongeriket Nederland)
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 ⁽³⁾	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: TR-LHP	Republikken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Republikken Gabon	Hele flåten med unntak av ett luftfartøy av typen Challenger CL601, ett luftfartøy av typen HS-125-800	Hele flåten med unntak av: TR-AAG, ZS-AFG	Republikken Gabon; Republikken Sør-Afrika
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåten med unntak av: tre luftfartøyer av typen Boeing B-777 og fire luftfartøyer av typen Boeing B-737-700	Hele flåten med unntak av: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBJ	Republikken Angola
UKRAINIAN MEDI-TERRANEAN	164	UKM	Ukraina	Hele flåten med unntak av ett luftfartøy av typen MD-83	Hele flåten med unntak av: UR-CFF	Ukraina

⁽¹⁾ Afrijet har bare tillatelse til å bruke det angitte luftfartøyet på sine nåværende flyginger i Det europeiske fellesskap.

⁽²⁾ Air Astana har bare tillatelse til å bruke det angitte luftfartøyet på sine nåværende flyginger i Det europeiske fellesskap.

⁽³⁾ Gabon Airlines har bare tillatelse til å bruke det angitte luftfartøyet på sine nåværende flyginger i Det europeiske fellesskap.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines har bare tillatelse til å fly til Portugal med det angitte luftfartøyet etter vilkårene fastsatt i betraktning 58 og 59 i denne forordning.

⁽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.