

COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) No 1146/2012 of 3 December 2012
amending Regulation (EC) No 474/2006 establishing the Community list of air carriers which
are subject to an operating ban within the Community

(UOFFISIELL OVERSETTELSE)

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 1146/2012

av 3. desember 2012

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

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

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⁽²⁾, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006⁽³⁾ av 22. mars 2006 ble fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005, opprettet.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har visse medlemsstater samt Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt «EASA») underrettet Kommisjonen om opplysninger som er relevante for ajourføringen av fellesskapslisten. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater. På grunnlag av dette bør fellesskapslisten ajourføres.
- 3) Kommisjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper direkte eller, dersom dette ikke var praktisk mulig, gjennom tilsynsmyndighetene, om hvilke sentrale fakta og årsaker som vil bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Unionen 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 dokumentene som er framlagt av medlemsstatene, framlegge skriftlige merknader og innen ti virkedager gi en muntlig redegjørelse for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen, som ble opprettet ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart⁽⁴⁾.
- 5) Flysikkerhetskomiteen har mottatt ajourførte opplysninger fra Kommisjonen om de pågående felles samrådene som ble satt i gang innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005 og gjennomføringsforordning (EF) 473/2006⁽⁵⁾, med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i følgende stater: Algerie, Aruba, Bangladesh, Burkina Faso, Kamerun, Den sentralafrikanske republikk, Kina, Komorene, Cuba, Curaçao, Egypt, Etiopia, Georgia, Guinea-Bissau, Lesotho, Malawi, Mali, Nepal, Pakistan, Russland, St. Maarten, Ukraina, Jemen, Eritrea, Libya, Afghanistan, Angola, Benin, Republikken Kongo, Den demokratiske republikk Kongo, Djibouti, Nord-Korea, Ekvatorial-Guinea, Gabon, Ghana, Honduras, Indonesia, Iran, Jordan, Kasakhstan, Kirgisistan, Liberia, Madagaskar, Mauritania, Mosambik, Filippinene, Rwanda, São Tomé og Príncipe, Sierra Leone, Sudan, Surinam, Swaziland, Venezuela og Zambia.
- 6) Flysikkerhetskomiteen har hørt redegjørelser fra EASA om resultatene av gjennomgangen av revisjonsrapportene utført av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (heretter kalt «ICAO») innenfor rammen av ICAOs verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP). Medlemsstatene ble oppfordret til å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som har fått lisens i stater der ICAO har påvist betydelige sikkerhetsproblemer eller der EASA har konkludert med betydelige svakheter i sikkerhetstilsynsordningen. Uten at dette berører Kommisjonens samråd i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005, vil dette gjøre det mulig å skaffe

(1) EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

(2) EUT L 143 av 30.4.2004, s. 76.

(3) EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14.

(4) EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

(5) EUT L 84 av 23.3.2006, s. 8.

ytterligere opplysninger om sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som har fått lisens i nevnte stater.

- 7) Flysikkerhetskomiteen har hørt redegjørelser fra EASA om resultatene av inspeksjonene på bakken gjennomført innenfor rammen av programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer (SAFA) i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter knyttet til luftfart i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008⁽¹⁾.
- 8) Flysikkerhetskomiteen har også hørt redegjørelser fra EASA om faglige bistandsprosjekter som er gjennomført i stater som berøres av tiltakene i forordning (EF) nr. 2111/2005. Komiteen er underrettet om at det foreligger anmodninger om ytterligere faglig bistand og samarbeid for å forbedre sivile luftfartsmyndigheters administrative og faglige kapasitet med sikte på å løse saker der gjeldende internasjonale standarder ikke er oppfylt. Medlemsstatene ble oppfordret til å svare bilateralt på nevnte anmodninger og samordne med Kommisjonen og EASA.
- 9) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 10) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen.

Luftfartsselskaper i Den europeiske union

- 11) Som følge av EASAs analyse av opplysninger fra SAFA-inspeksjoner på bakken, utført på luftfartøyer fra visse luftfartsselskaper i Unionen, fra standardiseringsinspeksjoner utført av EASA samt fra særlige inspeksjoner og revisjoner utført av nasjonale luftfartsmyndigheter, har noen medlemsstater truffet visse håndhevingstiltak. De har underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om følgende tiltak: Hellas opplyste at godkjenningssertifikatet (AOC) til Sky Wings var midlertidig opphevet ettersom godkjenningen av organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet ble trukket tilbake 7. oktober 2012, Luxembourg opplyste at godkjenningssertifikatet til Strategic Airlines var tilbakekalt 8. oktober 2012, og at luftfartsselskapet ikke lenger eksisterte, Spania opplyste at luftfartsselskapet IMD Airways har gjennomført korrigerende tiltak, og at selskapet fortsatt er under forsterket tilsyn, Slovenia opplyste at godkjenningssertifikatet til Linxair Business Airlines var tilbakekalt 2. oktober 2012.

Air Algérie

- 12) Etter avholdte inspeksjoner på bakken gjennomført i 2008 og 2009 på luftfartøyer som drives av Air Algérie innenfor rammen av SAFA-programmet, innledet Kommisjonen formelle samråd, som beskrevet i forordning (EF) nr. 590/2010⁽²⁾ og (EF) nr. 1071/2010⁽³⁾, med vedkommende myndigheter i Algerie (DACM) i desember 2009. Disse formelle samrådene førte til innføring av tilfredsstillende løsninger for å utbedre påviste sikkerhetssvakheter på kort sikt og utvikling av en omfattende plan for korrigerende og forebyggende tiltak for varige løsninger av DACM og luftfartsselskapet Air Algérie. Sikkerhetsnivået hos luftfartsselskapet Air Algérie ble løpende kontrollert gjennom resultatene fra SAFA-programmet og månedlige rapporter fra DACM til Kommisjonen om resultatene fra overvåkningen av luftfartsselskapet og om framdriften på gjennomføringen til tidligere nevnte plan for korrigerende og forebyggende tiltak.
- 13) Tatt i betraktning den positive utviklingen som framgår av resultatene fra SAFA-inspeksjonene fra november 2010, fraværet av alvorlige sikkerhetssvakheter og gjennomføringen av korrigerende og forebyggende tiltak i samsvar med planen, besluttet Kommisjonen i juli 2010 å avslutte de formelle samrådene med DACM i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Comlux Aruba N.V.

- 14) I februar 2012 forpliktet vedkommende myndighet i Aruba seg til å innføre endringer i den nasjonale rettsorden og treffe administrative tiltak overfor Comlux Aruba for å sikre at driftskontrollen av dette luftfartsselskapet fra 1. august 2012 skulle utøves fra Aruba.
- 15) For å innhente ajourførte opplysninger om saken gjennomførte Kommisjonen, EASA og visse medlemmer i Flysikkerhetskomiteen samråd med vedkommende myndighet fra Aruba i Brussel 15. oktober 2012. Nevnte myndigheter opplyste og framla bevis for at lovgivningen på flytrafikkområdet hadde blitt endret for å styrke kravene

(1) EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1.

(2) EUT L 170 av 6.7.2010, s. 9.

(3) EUT L 306 av 23.11.2010, s. 44.

om etablering av hovedforetak i Aruba. Nevnte myndigheter bekreftet også at driftskontrollen av Comlux Aruba N.V. hadde blitt etablert i Aruba på en tilfredsstillende måte. I den forbindelse var det gjennomført endringer i organisering og ansvarsfordeling i luftfartsselskapet. Videre var godkjenningssertifikatet begrenset til ett luftfartøy av type B767 og ville bli fornyet for bare ett år av gangen under forutsetning av at det løpende tilsynet kunne vise til tilfredsstillende resultater for å sikre at organisasjonsendringene ble gjennomført.

- 16) Kommisjonen merket seg framskrittene til vedkommende myndigheter i Aruba og oppfordrer dem til å fortsette arbeidet med å styrke det sivile luftfartstilsynet i overensstemmelse med internasjonale sikkerhetsstandarder.

Luftfartsselskaper fra Republikken Kongo

- 17) Alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Republikken Kongo, har vært oppført i vedlegg A siden november 2009. Kommisjonen og EASA holdt et samråd med vedkommende myndigheter i Republikken Kongo (ANAC) 12. oktober 2012. På møtet presenterte ANAC de framskritt som så langt var gjort for å avhjelpe sikkerhetsproblemene som ble påvist i ICAO-revisjonen som ble gjennomført i 2008 innenfor rammen av ICAOs verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP).
- 18) ANAC la fram bevis for Kommisjonen på at luftfartsselskapet Société Nouvelle Air Congos godkjenningssertifikat var utløpt og bekreftet at luftfartsselskapet hadde innstilt sin virksomhet. På grunnlag av de felles kriterier bør luftfartsselskapet derfor fjernes fra vedlegg A.
- 19) ANAC framla opplysninger for Kommisjonen som viste at godkjenningssertifikat var utstedt til følgende luftfartsselskaper: Canadian Airways' Congo, Eméraude, Equajet og Mistral Aviation. Ettersom ANAC ikke framla bevis på at sikkerhetstilsynet med luftfartsselskapene er gjennomført i overensstemmelse med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at disse luftfartsselskapene bør oppføres i vedlegg A.
- 20) Kommisjonen merket seg framskrittene til vedkommende myndigheter i Republikken Kongo og oppfordret dem til å fortsette arbeidet med å etablere et sivilt luftfartstilsyn i overensstemmelse med internasjonale sikkerhetsstandarder.

Luftfartsselskaper fra Den demokratiske republikk Kongo

- 21) Luftfartsselskaper som er sertifisert i Den demokratiske republikk Kongo, har vært oppført i vedlegg A siden mars 2006⁽¹⁾. Vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo har tatt initiativ til å gjenoppta aktive samråd med Kommisjonen og EASA og er fast besluttet på å gjennomføre en grundig gjennomgang og fullstendig overhaling av både luftfartsindustrien og nasjonale tilsynsmyndigheter.
- 22) Vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo opplyste at godkjenningssertifikat var utstedt til følgende luftfartsselskaper: Air Fast Congo, Fly Congo, Katanga Express, Katanga Wings, Mango Airlines og Will Airlift. Ettersom ANAC ikke framla bevis på at sikkerhetstilsynet med luftfartsselskapene er gjennomført i overensstemmelse med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at disse luftfartsselskapene bør oppføres i vedlegg A.
- 23) Vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo har ikke bevist at de andre luftfartsselskapene nevnt i vedlegg A har avsluttet sin virksomhet. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at disse luftfartsselskapene fortsatt bør være oppført i vedlegg A.
- 24) Kommisjonen merket seg framskrittene til vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo og oppfordret dem til å fortsette arbeidet med å etablere et sivilt luftfartstilsyn i overensstemmelse med internasjonale sikkerhetsstandarder og å være villige til å videreføre den konstruktive dialogen som nylig ble gjenopptatt.

Luftfartsselskaper fra Curaçao og St. Maarten

(1) Betraktning 60(-64) i forordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006, EUT L 84 av 23.3.2006, s. 18.

- 25) ICAO gjennomførte en revisjon av Nederlandske Antillene⁽¹⁾ i 2008 og påviste en rekke mangler i alle kritiske elementer av sikkerhetstilsynsordningen. Vedkommende myndigheter i Nederlandske Antillene hadde blant annet ikke tilstrekkelig teknisk personell til å utføre sikkerhetstilsynsfunksjonene på områder som utstedelse av personsertifikater, drift av luftfartøyer, flysikringstjenester og flyplasser.
- 26) Etter en vurdering av De forente stateres føderale luftfartsmyndighet (FAA) innenfor rammen av IASA-programmet i september 2011, ble i tillegg Curaçao og St. Marteen nedgradert fra kategori 1 til kategori 2 ettersom FAA anså at de ikke oppfylte internasjonale sikkerhetsstandarder på en tilfredsstillende måte.
- 27) Inspeksjoner på bakken utført i regi av SAFA-programmet⁽²⁾ fra mai 2011 til mai 2012 påviste mangler som samlet utgjorde flere alvorlige mangler per inspeksjon.
- 28) Som en følge av dette innledet Kommisjonen samråd med vedkommende myndigheter i Curaçao og St. Marteen, og i juli 2012 ba de skriftlig om detaljerte opplysninger om hvilke korrigerende tiltak som var satt i gang eller planlagt. Disse samrådene er pågående.
- 29) Vedkommende myndigheter i både Curaçao og St. Marteen svarte Kommisjonen, og ga detaljerte opplysninger om hvilke korrigerende tiltak som var iverksatt og planlagt for å utbedre manglene påpekt i ICAOs og FAAs revisjoner.
- 30) Nederland underrettet Flysikkerhetskomiteen om at de var aktive når det gjaldt å yte faglig bistand til både Curaçao og St. Marteen for å bistå dem i deres arbeid for å opprette en sikkerhetstilsynsordning som er i samsvar med ICAO-standarder.
- 31) Kommisjonen merker seg tiltakene til vedkommende myndigheter i Curaçao og St. Marteen og oppfordrer dem til fortsatt besluttsom innsats for å utbedre manglene i sikkerhetstilsynsordningene. Dersom dette ikke skjer, vil Kommisjonen se seg nødt til å treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005. Gjennom prioriterte kontroller på bakken innenfor rammen av SAFA-programmet vil medlemsstater fortsatt overvåke nøye at de korrigerende tiltakene gjennomføres.

Luftfartsselskaper fra Ekvatorial-Guinea

- 32) Alle luftfartsselskaper sertifisert i Ekvatorial-Guinea har vært underlagt driftsforbud i EU og har vært oppført i vedlegg A siden mars 2006. Vedkommende myndigheter i Ekvatorial-Guinea (DGAC) framla opplysninger for Kommisjonen som viste at et godkjenningssertifikat var utstedt til luftfartsselskapet Tango Airways. Ettersom det ikke foreligger bevis for endringer i kapasiteten til DGAC når det gjelder å sikre tilsyn med luftfartsselskaper som er lisensiert i staten i samsvar med relevante sikkerhetsstandarder, er Kommisjonens vurdering, på grunnlag av de felles kriteriene, at nevnte luftfartsselskap også bør oppføres i vedlegg A.

(1) I oktober 2010 ble Nederlandske Antillene (som den del av Kongeriket Nederland) oppløst, og to nye stater ble opprettet: Curaçao og St. Maarten. Kongeriket Nederland består nå av fire stater: Nederland (i Europa), Aruba, Curaçao og St. Maarten. Curaçao og St. Marteen er rettsfølgerne til Nederlandske Antillene og deler derfor samme luftfartøyregister (PJ). Fra oktober 2010 har begge stater organisert sitt eget luftfartstilsyn, og hver stat har opprettet sine egne vedkommende myndigheter. Ettersom de to statene er gjensidig avhengig av hverandre, gjennomgås sakene parallelt.

(2) CAA-NL-2012-30, CAA-NL-2012-154, CAA-NL-2012-155, CAA-NL-2012-156, CAA-NL-2012-161, CAA-NL-2012-162; DGAC/F-2011-1628, DGAC/F-2011-1640, DGAC/F-2011-2007, DGAC/F-2011-2329, DGAC/F-2012-230, DGAC/F-2012-231, DGAC/F-2012-603, DGAC/F-2012-693.

Luffartsselskaper fra Eritrea

- 33) Som et resultat av manglene som ble påvist gjennom ICAOs revisjon i Eritrea i november 2010, underrettet ICAO alle stater som er part i Chicago-konvensjonen om tre betydelige sikkerhetsproblemer (SSC) på områdene drift, luftdyktighet og flysikringstjenester. I tillegg rapporterte ICAO i sin sluttrapport fra revisjonen at manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder var på 79,9 %.
- 34) Under henvisning til disse resultatene innledet Kommissjonen formelle samråd med vedkommende myndigheter i Eritrea (ER-CAA) og ba om detaljerte opplysninger om hvilke tiltak ER-CAA hadde iverksatt for å utbedre sikkerhetssvakheterne påvist i ICAOs revisjon.
- 35) Ved brev underrettet ER-CAA Kommissjonen om at mens de to betydelige sikkerhetsproblemerne med hensyn til luftdyktighet og flysikringstjenester var løst, var det tredje betydelige sikkerhetsproblemet med hensyn til sertifiseringsprosess for utstedelse av godkjenningssertifikater, fortsatt ikke løst, og et bekreftelsesbesøk fra ICAO ville bli påkrevd for å finne en løsning. Redegjørelsene fra ER-CAA inneholdt imidlertid ingen opplysninger om de korrigerende tiltakene iverksatt for å utbedre det gjenstående betydelige sikkerhetsproblemet, og heller ingen opplysninger om driftstilsyn av eritreiske luftfartsselskaper som begge har tillatelse fra eritreiske myndigheter til å drive flygninger i EU.
- 36) Kommissjonen har gjentatte ganger oppfordret ER-CAA til å delta på samrådsmøter for å få ytterligere avklart tilsynet med eritreiske innehavere av godkjenningssertifikater. ER-CAA har imidlertid avslått å delta på disse møtene.
- 37) ER-CAA ble også oppfordret til å framlegge sine merknader for Flysikkerhetskomiteen, og framla dem 21. november 2012. ER-CAA meddelte at planen for korrigerende tiltak var godkjent av ICAO og at de, som et resultat av endringer i den primære luftfartslovgivningen og offentliggjøring av en rekke forskrifter for sivil luftfart, fra sin side anså det betydelige sikkerhetsproblemet som løst. Det var uklart om Eritrea hadde anmodet om et bekreftelsesbesøk fra ICAO, til tross for at de mottar støtte fra ICAOs regionale sikkerhetskontor. Flysikkerhetskomiteen anså imidlertid at ER-CAA ikke kunne vise at de hadde iverksatt omfattende nok tiltak for å utbedre alle sider ved det betydelige sikkerhetsproblemet. De kunne heller ikke bringe klarhet i spørsmålet om tilsynsordningene knyttet til de luftfartøyer som var ført opp på godkjenningssertifikater utstedt av Eritrea, som omfatter luftfartøyer leid inn med besetning (wet-leased) fra utenlandske luftfartsselskaper. Dette fører til at disse luftfartøyene føres opp på flere godkjenningssertifikater, noe som ikke er i overensstemmelse med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 38) Alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Eritrea ble oppfordret til å legge fram sine merknader for Flysikkerhetskomiteen, men bare ett av dem, Eritrean Airlines, gjennomførte presentasjoner for Flysikkerhetskomiteen 21. november 2012. Nevnte luftfartsselskap bekreftet at det benyttet to luftfartøyer av typen A320 til Roma som ble leid inn med besetning (wet-lease), men kunne ikke gi Flysikkerhetskomiteen tilfredsstillende opplysninger om driftstilsyn og kontroll over virksomheten.
- Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen anerkjenner det arbeidet som gjøres for å utbedre sikkerhetssvakheterne i systemet for sivil luftfart i Eritrea. På grunnlag av de felles kriterier og i påvente av at det iverksettes egnede korrigerende tiltak for å utbedre svakheterne som ICAO har påvist, og særlig det gjenstående betydelige sikkerhetsproblemet, er imidlertid vurderingen at vedkommende myndigheter i Eritrea på det nåværende tidspunkt ikke er i stand til å gjennomføre og håndheve gjeldende sikkerhetsstandarder når det gjelder luftfartsselskaper under deres tilsyn. Derfor bør alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Eritrea underlegges driftsforbud og oppføres i vedlegg A.
- 40) Når det gjenstående betydelige sikkerhetsproblemet er løst på en tilfredsstillende måte i henhold til ICAO, og de alvorlige manglene påvist gjennom ICAOs revisjon er utbedret på en tilfredsstillende måte, er Kommissjonen, med hjelp av EASA og støtte fra medlemsstatene, klar til å organisere en sikkerhetsvurdering på stedet for å undersøke hvilken framgang som er gjort og forberede en ny gjennomgang av saken for Flysikkerhetskomiteen.

Rollins Air fra Honduras

- 41) Vedkommende myndigheter i Honduras anmodet i juni 2012 om å fjerne Rollins Air fra sikkerhetslisten ettersom selskapets godkjenningssertifikat var midlertidig opphevet. 21. november 2012 la de fram bevis på at godkjenningssertifikatet til Rollins Air, som hadde vært midlertidig opphevet i seks måneder, hadde utløpt og blitt

opphevet 24. september 2012. På grunnlag av de felles kriterier bør Rollins Air derfor fjernes fra vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Indonesia

- 42) Samråd med vedkommende myndigheter i Indonesia (DGCA) fortsetter med sikte på å overvåke DGCA's framskritt i arbeidet med å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, er i overensstemmelse med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 43) 18. oktober 2012 ble det avholdt en videokonferanse mellom Kommisjonen, EASA og DGCA, der DGCA framla ajourførte opplysninger om visse luftfartsselskaper under deres tilsyn. De opplyste at fem nye luftfartsselskaper hadde blitt sertifisert: Jayawijaya Dirantara 16. april 2012, Pacific Royale Airways 29. mai 2012, Citilink Indonesia 22. juni 2012, Angkasa Super Services 7. juni 2012 og Air Born Indonesia 6. mars 2012. Ettersom DGCA ikke framla bevis på at sikkerhetstilsynet med luftfartsselskapene er gjennomført i overensstemmelse med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at disse selskapene bør oppføres i vedlegg A.
- 44) I tillegg opplyste DGCA at PT Sampoerna Air Nasantara hadde endret navn til PT Pegasus Air Services og PT Nyaman Air hadde endret navn til PT Heavy Lift, og at navnene deres derfor burde endres i vedlegg A.
- 45) DGCA opplyste og dokumenterte også at godkjenningssertifikatet til Dirgantara Air Service ble tilbakekalt 25. mai 2012. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at dette luftfartsselskapet bør fjernes fra vedlegg A.
- 46) DGCA orienterte også om resultatene av et kontrollbesøk USAs føderale luftfartsmyndighet (FAA) foretok til Indonesia i september 2012. Til tross for at FAA har merket seg forbedringer i luftfartstilsynet i løpet av de siste årene, hadde FAA en rekke merknader og anbefalinger med hensyn til opplæring av inspektører, overvåking av luftfartsvirksomhet som utføres av utenlandske operatører, håndhevingsretningslinjer og -framgangsmåter, særlig bruk av bøter, og behovet for å forbedre enkelte lokale anlegg. DGCA samtykket i å framlegge en kopi av den formelle rapporten fra kontrollbesøket så snart den ble tilgjengelig.
- 47) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen merket seg de solide framskrittene vedkommende myndigheter i Indonesia har gjort, og oppfordrer dem til å fortsette arbeidet for å fullføre etableringen av et luftfartssystem som fullt ut oppfyller ICAO-standardene.

Luftfartsselskaper fra Kasakhstan

- 48) Samråd med vedkommende myndigheter i Kasakhstan er løpende opprettholdt. Vedkommende myndigheter i Kasakhstan har lagt fram flere redegjørelser som dannet grunnlaget for et samråd med Kommisjonen, bistått av EASA, 17. oktober 2012. Vedkommende myndigheter i Kasakhstan ble dessuten hørt av Flysikkerhetskomiteen 21. november 2012 og la i den forbindelse fram flere opplysninger.
- 49) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan rapporterte at de gjør framskritt i en omfattende reform av luftfartssektoren, som startet i 2009, med sikte på å øke flysikkerheten. Etter vedtakelse av nytt regelverk for sivil luftfart i juli 2010 og vedtakelse av mer enn 100 luftfartsforskrifter, gjør vedkommende myndigheter nå framskritt i gjennomføringen av disse. De er også i ferd med å styrke kapasiteten ved å opprette et sikkerhetsvurderingssenter for luftfart og ansette flere kvalifiserte inspektører, noe man vil fortsette med de neste månedene. De gjør også framskritt når det gjelder fornyet sertifisering av luftfartøyer og operatører.
- 50) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan meddelte at de løpende treffer håndhevingstiltak. Ved transport- og kommunikasjonsministerens forordning av 3. juli om fastsettelse av regler for sivil flytrafikk i Republikken Kasakhstan, er det fra 1. november 2011 ikke lenger tillatt å bruke sovjetbygde luftfartøyer som ikke er i overensstemmelse med ICAOs sikkerhetsstandarder, i Kasakhstans luftrom. Som en følge av dette har vedkommende myndigheter i Kasakhstan innført driftsforbud for sju luftfartøyer av typen Yak-40, to luftfartøyer av typen Antonov 12, fem luftfartøyer av typen Antonov 24 og ett luftfartøy av typen Tu-134⁽¹⁾.

(1) sju luftfartøyer av typen Yak-40; to luftfartøyer av typen Antonov 12; fem luftfartøyer av typen Antonov 24 og ett luftfartøy av typen Tu-134.

- 51) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan underrettet også Kommisjonen om at fem luftfartsselskaper hadde avsluttet sin virksomhet og la fram bevis på at deres godkjenningssertifikater hadde utløpt og ikke ville bli fornyet, disse luftfartsselskapene er: Asia Wings, Minas, Skybus, Skyjet og Sayakhat Airlines. På grunnlag av de felles kriterier bør disse luftfartsselskapene derfor fjernes fra vedlegg A.
- 52) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan underrettet videre Kommisjonen om at fire luftfartsselskaper som tidligere hadde vært involvert i kommersiell lufttransport, hadde avsluttet virksomheten, redusert flåten og blitt sertifisert på nytt for arbeidsflyging. Det dreier seg om: Aero Aircompany, AK Suncare Aircompany, Kazair West og Ust-Kamenogorsk Air division of EKA. På grunnlag av de felles kriterier bør disse luftfartsselskapene derfor fjernes fra vedlegg A.
- 53) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan opplyste at etter ordre fra statsministeren kan ingen nye godkjenningssertifikater innvilges fram til vedkommende myndigheter er i stand til å ivareta sitt ansvar overfor ICAO.
- 54) Air Astana ble hørt av Flysikkerhetskomiteen 21. november 2012 med sikte på å framlegge ajourførte opplysninger om flåten sin som er under fornyelse, og la i den forbindelse fram sin redegjørelse. De opplyste at flere luftfartøyer hadde blitt faset ut, og at nye luftfartøyer var i ferd med å bli faset inn i dagens flåter som består av B767-, B757-, A320-serier og Fokker 50. Disse flåtene er allerede nevnt i vedlegg B. Air Astana hevdet og la fram bevis for at flåtens sikkerhetsnivå var forbedret. Vedkommende myndigheter i Kasakhstan hevdet at virksomheten til det luftfartøyet som er omfattet av godkjenningssertifikatet, er underlagt et visst løpende tilsyn. Vedkommende myndigheter i Aruba la også fram bevis på at luftdyktigheten til det arubaregistrerte luftfartøyet på Air Astanas godkjenningssertifikat er underlagt løpende tilsyn i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, og at de er fornøyd med den dokumenterte luftdyktighetsstandard. I tillegg bekreftet medlemsstater og EASA at ingen særlige mangler ble påvist under inspeksjoner på bakken gjennomført på europeiske lufthavner innenfor rammen av SAFA-programmet. I samsvar med de felles kriterier bør dermed vedlegg B endres slik at det tillates drift av luftfartøyer av typen B767-, B757- og A320-serier og Fokker 50 som er eller skal bli oppført på Air Astanas godkjenningssertifikat, innenfor det nåværende omfanget av flyginger, under forutsetning av at nevnte luftfartøyer er registrert i Aruba, og at godkjenningssertifikatet og alle endringer av det framlegges for Kommisjonen og Eurocontrol i rett tid.
- 55) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av Air Astanas luftfartøyer i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012. Dersom resultatene av slike kontroller, eller andre relevante sikkerhetsopplysninger, indikerer at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen se seg nødt til å treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 56) Kommisjonen støtter fortsatt den omfattende reformen av systemet for sivil luftfart som myndighetene i Kasakhstan har igangsatt, og oppfordrer nevnte myndigheter til fortsatt beslutsom innsats for å etablere et sivilt luftfartstilsyn som overholder internasjonale sikkerhetsstandarder. Kommisjonen oppfordrer derfor myndighetene til å fortsette gjennomføringen av den korrigerende tiltaksplanen som avtalt med ICAO og til å fokusere på de to gjenstående betydelige sikkerhetsproblemene og fornyelsen av sertifisering av samtlige operatører de har ansvaret for. Når de nevnte betydelige sikkerhetsproblemene er løst på en tilfredsstillende måte i henhold til ICAO, er Kommisjonen, med hjelp av EASA og støtte fra medlemsstatene, klar til å organisere en sikkerhetsvurdering på stedet for å undersøke hvilken framgang som er gjort, og forberede en ny gjennomgang av saken for Flysikkerhetskomiteen.

Luftfartsselskaper fra Kirgisistan

- 57) Luftfartsselskapene som er etablert i Republikken Kirgisistan, har vært underlagt driftsforbud siden 2006. Kommisjonen, med hjelp av EASA, holdt et samråd 5. oktober 2012 med vedkommende myndigheter i Kirgisistan. På møtet hevdet nevnte myndigheter at Kirgisistan hadde vedtatt en ny rettslig ramme, og at det var en prioritet å bli slettet fra sikkerhetslisten.
- 58) Vedkommende myndigheter i Kirgisistan framla opplysninger om at følgende luftfartsselskaper hadde endret navn: Eastok Avia til Air Bishkek og Dames til State Aviation Enterprise under the Ministry of Emergency Situations (SAEMES). Vedlegg A bør derfor endres.
- 59) Vedkommende myndigheter i Kirgisistan opplyste at godkjenningssertifikat var utstedt til følgende luftfartsselskaper: Manas Airways, Supreme Aviation og Sky KG Airlines. De la imidlertid ikke fram bevis på at sikkerhetstilsynet med disse luftfartsselskapene sikres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at disse luftfartsselskapene bør oppføres i vedlegg A.
- 60) Vedkommende myndigheter i Kirgisistan framla bevis for Kommisjonen på at følgende godkjenningssertifikater var

tilbakekalt: Trast Aero, Asian Air og Kyrgyzstan Airlines. I tillegg opplyste de at godkjenningssertifikatene til Aerostan og Itek Air hadde utløpt og ikke blitt fornyet. På grunnlag av de felles kriterier bør disse luftfartsselskapene derfor fjernes fra vedlegg A.

- 61) Etter avtale med vedkommende myndigheter i Kirgisistan er Kommisjonen, med hjelp av EASA og støtte fra medlemsstatene, klar til å avlegge et sikkerhetskontrollbesøk til Kirgisistan for å undersøke gjennomføringen av de nye reglene på stedet og om tilsynet med visse luftfartsselskaper med sertifisering fra Kirgisistan er tilfredsstillende.

Luftfartsselskaper fra Libya

- 62) Samrådene med vedkommende myndigheter i Libya (LCAA) fortsetter for å få bekreftet at Libya gjør framskritt i sin innsats for å reformere sikkerhetssystemet for sivil luftfart, og særlig for å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Libya er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 63) LCAA og representanter fra Afriqiyah, Libyan Airlines og Buraq Air møtte 15. oktober 2012 Kommisjonen, EASA og visse medlemmer av Flysikkerhetskomiteen for å orientere om framgangen. LCAA opplyste at de hadde truffet regulerende tiltak ved å tilbakekalle godkjenningssertifikatene⁽¹⁾ til 16 av 26 av Libyas luftfartsselskaper. De hadde engasjert konsulenter på kort sikt og benyttet seg av teknisk støtte fra ICAO på lang sikt og er dessuten i gang med å rekruttere en rekke piloter og ingeniører som inspeksjonspersonale.
- 64) LCAA opplyste videre at de var i ferd med å starte en femtrinns prosess for fornyelse av sertifiseringene til alle luftfartsselskaper i Libya. De ville starte med Libyan Airlines og Afriqiyah og rapportere om framskrittene og legge fram revisjonsrapporter når de foreligger. Samtidig vil de utvikle og innføre et årlig tilsynssystem for å sikre at luftfartsselskapene løpende overholder ICAO-standardene.
- 65) Flysikkerhetskomiteen hørte redegjørelser fra LCAA, Libyan Airlines og Afriqiyah 21. november 2012. LCAA erklærte at usikker drift ikke ville bli godtatt i Libya. De bekreftet detaljene framlagt på møtet 16. oktober, herunder særlig at undersøkelsesrapporten om ulykken med Afriqiyah A330 ville bli offentliggjort før februar 2013, at prosessen for fornyelse av sertifiseringen for Libyan Airlines og Afriqiyah ville bli fullført innen desember 2012 og for de andre luftfartsselskapene innen desember 2013. De opplyste også at de ville fortsette å treffe håndhevingstiltak når det var nødvendig for å begrense sikkerhetsrisikoen, slik de hadde gjort i saken med midlertidig flygeforbud for en A320.
- 66) Libyan Airlines opplyste at selskapets sikkerhetsstyringsprosess og opplæringen av besetningen var blitt forbedret.
- 67) Afriqiyah underrettet Flysikkerhetskomiteen om sitt kvalitetssikringssystem og bruken av eksterne opplæringsorganisasjoner. Luftfartsselskapet hevdet også at som en følge av A330-ulykken var ruteplanen endret for å redusere farene knyttet til trøtte piloter, det var gjennomført et opplæringsprogram om avbrutte landinger for pilotene og eksterne ekspertise var kalt inn for å bistå i utviklingen av sikkerhetsprogrammer. Luftfartsselskapet uttrykte også ønske om å drive virksomhet i Spania, Frankrike, Det forente kongerike, Italia, Tyskland og Østerrike når LCAA hadde hevet de gjeldende begrensningene.
- 68) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen var positive til LCAAs solide plan for å utbedre sikkerhetssvakheter i systemet for sivil luftfart, de realistiske tidsplanene for tiltakene og det framskrittet som var gjort til nå. De merket seg at LCAA vil opprettholde de gjeldende begrensningene for alle de libyske luftfartsselskapene når det gjelder flyginger til EU, Norge, Sveits og Island fram til nevnte femtrinns prosess med fornyelse av sertifisering er fullført og alle betydelige mangler utbedret. Når det er skjedd, og med samtykke fra Kommisjonen, kan enkelte luftfartsselskaper få

(1) International Company, Tobruk Air Transport, Awsaj Aviation Service, Kalat Aleker Air Company, Alajniha Air Transport, Nayzak Air Transport, Qurina Air Services, Libyan Air Cargo, Air One Nine, Gulf Pearal Airlines, Horizon Airline, North African Air Transport, Madina Air, Assanad Aviation, Benina Air og Awas Aviation.

tillatelse til å gjenoppta kommersielle flyginger til EU, Norge, Sveits og Island.

- 69) Ved hver fornyelse av sertifisering for et luftfartsselskap forpliktet LCAA seg til å framlegge detaljerte opplysninger om prosessen for fornyelse av sertifisering for Kommisjonen og til å møte Kommisjonen og medlemsstatene for å diskutere i detalj de relevante revisjonene, manglene, utbedringstiltakene og slutføringstiltakene i tillegg til detaljer i planene for løpende tilsyn før man eventuelt kan bli enige om å lempe på begrensningene. Dersom Kommisjonen og medlemsstatene anser at disse opplysningene ikke dokumenterer at prosessen for fornyelse av sertifisering har vært gjennomført på en effektiv måte og at et varig løpende tilsyn er på plass i samsvar med ICAO-standarder, vil Kommisjonen se seg nødt til å treffe tiltak for å forhindre luftfartsselskaper fra å drive flyginger til lufrømmet over EU, Norge, Sveits og Island. Dersom det er behov for ytterligere klargjøring, kan Kommisjonen beslutte å foreta et besøk på stedet før man eventuelt blir enige om å lempe på begrensningene.
- 70) For luftfartsselskaper som senere får tillatelse til å utføre flyginger til EU, vil medlemsstatene kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 965/2012. Dersom resultatene av slike kontroller, eller andre relevante sikkerhetsopplysninger, indikerer at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen se seg nødt til å treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Den islamske republikk Mauritania

- 71) Alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Mauritania, har vært oppført i vedlegg A siden mars 2010⁽¹⁾. Vedkommende myndigheter i Mauritania (ANAC) har etter dette deltatt i aktive samråd med Kommisjonen med sikte på å orientere om framskrittene som er gjort i reformeringen av reglene for sivil luftfart og har i den forbindelse lagt fram flere redegjørelser. Det ble avholdt to møter med ANAC og Mauritania Airlines 24. september og 10. oktober 2012. ANAC og Mauritania Airlines International ble dessuten hørt av Flysikkerhetskomiteen 21. november 2012.
- 72) ANAC opplyste at det var truffet effektive tiltak for å reformere sikkerhetstilsynsordningen, og at en rekke framskritt allerede var gjort: innføringen av nytt regelverk for sivil luftfart, endringer i lovgivningen for sivil luftfart for å tilpasse den til vedleggene i Chicago-konvensjonen, endringer i ANACs ledelse, struktur og personell samt opprettelse av et komplett sett av framgangsmåter for sertifisering og løpende overvåking av luftfartsselskaper.
- 73) ANAC opplyste at de hadde truffet egnede håndhevingstiltak. ANAC bekreftet blant annet at godkjenningssertifikatet til Mauritania Airways hadde utløpt 15. desember 2010 og ikke var blitt fornyet ettersom selskapet hadde innstilt sin virksomhet. ANAC opplyste også at sertifiseringene og unntakene som var innvilget luftfartsselskapet Class Aviation, ble tilbakekalt i januar 2011.
- 74) ICAO gjennomførte to samordnede bekreftelsesbesøk (ICVM) i Mauritania i april og september 2012 for å kontrollere statens framskritt. Sluttrapportene fra disse besøkene bekrefter at det er gjort betydelige framskritt, med 47 % forbedring i samlet overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder. ICAO bekreftet ANACs ekstraordinære framgang for Kommisjonen 1. oktober 2012. Disse besøkene påviste imidlertid også behovet for fortsatt effektiv gjennomføring av alle korrigerende tiltak, særlig med hensyn til forpliktelser vedrørende overvåking og utbedring av sikkerhetsproblemer, der ICAO rapporterer at mangelen på effektiv gjennomføring av internasjonale sikkerhetsstandarder er på henholdsvis 51 % og 58 %. ANAC opplyste at de har til hensikt å fortsette innsatsen med beslutsomhet for å forbedre overholdelsen av ICAO-standarder ytterligere.
- 75) I sine samråd med ANAC vurderte Kommisjonen særlig stabiliteten i Mauritania Airlines Internationals sikkerhetstilsyn. Det var påvist svakheter ved den første sertifiseringen av Mauritania Airlines International ettersom godkjenningssertifikatet ble utstedt 8. mai 2011 uten at det ble dokumentert at uoverensstemmelsene som ble påvist under den første sertifiseringen av luftfartsselskapet, særlig RVSM-godkjenninger (reduerte minsteverdier for loddrett atskillelse), mangel på overvåking av flygedata og mangler på bakkepersonale, var blitt utbedret på en tilfredsstillende måte før godkjenningssertifikatet ble utstedt. ANAC og Mauritania Airlines International rapporterte og la fram bevis på at alle svakheterne var utbedret 25. oktober 2012. ANAC hevdet og la fram bevis på at luftfartsselskapet nå er

(1) Betraktning 43(-51) i forordning (EU) nr. 1071/2010 av 22. november 2010, EUT L 306 av 23.11.2010, s. 49.

underlagt egnet løpende tilsyn i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.

- 76) Flysikkerhetskomiteen så positivt på framskrittene som ble meldt inn av vedkommende myndigheter i Mauritania i utbedringen av svakhetene som var påvist av ICAO og manglene påvist i den første sertifiseringen av Mauritania Airlines International. Idet det tas hensyn til de effektive håndhevingstiltakene truffet og gjennomført av ANAC når det gjelder de andre luftfartsselskapene som ikke lenger finnes, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Mauritania bør fjernes fra vedlegg A.
- 77) ANAC hevdet og bekreftet skriftlig at Mauritania Airlines International ikke har til hensikt å gjenoppta flyginger til EU på kort sikt, bortsett fra til Las Palmas på Gran Canaria i Spania, og ikke før februar 2013.
- 78) Vedkommende myndigheter i Spania opplyste at de hadde ytt faglig bistand til ANAC og bekreftet at de ikke hadde noen innvendinger mot at flyginger ble gjenopptatt til Las Palmas på Gran Canaria.
- 79) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som tilhører luftfartsselskaper som er sertifisert i Mauritania i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 80) Kommisjonen vil, med bistand fra EASA og støtte fra medlemsstatene, avlegge et sikkerhetskontrollbesøk på stedet for å bekrefte at tiltakene truffet av ANAC, gjennomføres på en tilfredsstillende måte.
- 81) Dersom resultatene av kontrollene, eller andre relevante sikkerhetsopplysninger, indikerer at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen se seg nødt til å treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Filippinene

- 82) Alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Filippinene, har vært oppført i vedlegg A siden 31. mars 2010⁽¹⁾. Samråd med vedkommende myndigheter i Filippinene (CAAP) har siden da fortsatt med sikte på å motta ajourførte opplysninger om framskrittene som er gjort når det gjelder reformeringen av regelverket for sivil luftfart. Flere redegjørelser ble lagt fram og en videokonferanse med Kommisjonen, assistert av EASA, og CAAP ble avholdt 18. november 2012.
- 83) CAAP opplyste at ICAO hadde gjennomført et samordnet bekreftelsesbesøk (ICVM) på stedet i oktober 2012 og framla de foreløpige resultatene som viste en forbedring på 7 % i samlet overholdelse av ICAO-standarder. De betydelige sikkerhetsproblemene med hensyn til sikkerhetstilsyn av luftfartsselskaper som ICAO underrettet alle avtaleparter i Chicago-konvensjonen om, ville imidlertid stå uløst, og ytterligere sikkerhetsproblemer ble påpekt av ICAO med hensyn til luftfartøyregisteret.
- 84) CAAP bekreftet at AviaTour Fly'In var innblandet i en annen dødsulykke 18. august 2012, i tillegg til dødsulykken i mars 2012⁽²⁾. CAAP svarte ikke godt nok på Kommisjonens anmodninger om opplysninger idet de ikke framla opplysninger om gyldigheten til luftfartsselskapets godkjenningssertifikat som, i henhold til tidligere redegjørelser, skulle utløpe 14. august 2012, og om de løpende resultatene i etterforskningen av begge ulykkene.
- 85) Kommisjonen hadde mottatt opplysninger om at luftfartsselskapene South West Air Corporation, Airgurus og Skyjet skulle ha startet kommersiell lufttransport, men CAAP svarte ikke tilfredsstillende på Kommisjonens anmodninger om opplysninger, idet de ikke framla godkjenningssertifikater og fullstendige driftsspesifikasjoner for nevnte luftfartsselskaper. CAAP kunne heller ikke dokumentere at sertifisering og løpende tilsyn av nevnte luftfartsselskaper var i full overensstemmelse med relevante internasjonale sikkerhetsstandarder. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at disse luftfartsselskapene også bør oppføres i vedlegg A.
- 86) Kommisjonen støtter fortsatt reformen av systemet for sivil luftfart som vedkommende myndigheter i Filippinene har igangsatt, og oppfordrer nevnte myndigheter til fortsatt beslutsom innsats for å etablere et sivilt luftfartstilsyn som overholder internasjonale sikkerhetsstandarder. Kommisjonen oppfordrer derfor myndighetene til å fortsette gjennomføringen av den korrigerende tiltaksplanen som avtalt med FAA og ICAO og til å fokusere på de gjestående

(1) Betraktning 74-87 i forordning (EU) nr. 273/2010 av 30. mars 2010, EUT L 84 av 31.3.2010, s. 32.

(2) Betraktning 43 i forordning (EF) nr. 295/2012 av 3. april 2012, EUT L 98 av 4.4.2012, s. 17

betydelige sikkerhetsproblemer, fornyelse av sertifisering av samtlige operatører de har ansvaret for og effektive håndhevingstiltak ved sikkerhetsmangler eller brudd på gjeldende lovgivning. Når FAA har endret sin vurdering av Filippinenes overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, og alle betydelige sikkerhetsproblemer er løst på en tilfredsstillende måte i henhold til ICAO, er Kommisjonen, med hjelp av EASA og støtte fra medlemsstatene, klar til å organisere en sikkerhetsvurdering på stedet for å undersøke hvilken framgang som er gjort, og forberede en ny gjennomgang av saken for Flysikkerhetskomiteen.

Jordan Aviation

- 87) Kommisjonen, med bistand fra EASA, avla Det hasjimitiske kongeriket Jordan et sikkerhetskontrollbesøk 30.9.-4.10. 2012 for å få bekreftet at tiltakene vedtatt av vedkommende myndigheter for sivil luftfart (CARC) og luftfartsselskapet Jordan Aviation (PSC) for å utbedre sikkerhetsmangler som beskrevet i forordning (EU) nr. 1197/2011, ble gjennomført på en tilfredsstillende måte.
- 88) Under besøket framla CARC bevis for vurderingsgruppen som viste at planene for korrigerende og forebyggende tiltak, som var utviklet og iverksatt etter at EU ilt luftfartsselskapet Jordan Aviation driftsbegrensninger, var effektive. CARC dokumenterte også at de nå var i stand til å utføre sine tilsynsforpliktelser i samsvar med ICAO-standarder for de operatører som det var utstedt et godkjenningssertifikat til. Vurderingsgruppen rapporterte om at CARC virket troverdig i sin forpliktelse om å gjennomføre den korrigerende og forebyggende tiltaksplanen, at de hadde oppnådd betydelige resultater og at de hadde en åpen, samarbeidsvillig og konstruktiv tilnærming for å utbedre påviste mangler i framgangsmåtene. Vurderingsgruppen fikk bekreftet at nåværende framgangsmåte for tilsyn kan garantere at luftfartsselskapene iverksetter effektive korrigerende tiltak i rett tid ved eventuelle påviste sikkerhetssvakheter, men den påviste imidlertid områder der det bør skje forbedringer, særlig med hensyn til framgangsmåte knyttet til MEL-godkjenningen (Minimum Equipment List) og framgangsmåte knyttet til godkjenning av transport av farlig gods.
- 89) Siden november 2011 har luftfartsselskapet Jordan Aviation vært underlagt skjerpet overvåking av CARC gjennom sterkt fokus på inspeksjoner på bakken, kontroller under flyging, inspeksjon av luftfartøyers luftdyktighet og kontroll av organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet. I forbindelse med en årlig revisjon ble det også vurdert om Jordan Aviation overholder de jordanske forskrifter for sivil luftfart. Resultatene fra disse revisjonene viste betydelig forbedring når det gjald sikring av kontinuerlig luftdyktighet. I forbindelse med at luftfartsselskapet anmodet om å få legge til en ny type luftfartøy (Airbus A330-200) til flåten sin, gjennomførte CARC også en vurdering av Jordan Aviations evne til å innføre en ny type luftfartøy. Endringen i godkjenningssertifikatet ble fullført 9. mai 2012, og Airbus A330-200 ble lagt til driftsspesifikasjonene i Jordan Aviations godkjenningssertifikat.
- 90) Under besøket ble det framlagt bevis for vurderingsgruppen som viste at planen for korrigerende og forebyggende tiltak som var utviklet og innført av Jordan Aviation, var effektiv. Luftfartsselskapet var i stand til å dokumentere at systemet som var innført for å sikre kontinuerlig luftdyktighet var tilstrekkelig for å sikre at luftfartsselskapets luftfartøyer fortsetter å være luftdyktige, men gruppen påviste imidlertid områder der det bør skje forbedringer, særlig med hensyn til framgangsmåter for drift av en ny rute og besetningsplanlegging.
- 91) Som følge av anmodningen fra CARC og Jordan Aviation om en ny vurdering av driftsbegrensningene innført ved forordning (EU) nr. 1197/2011, og tatt i betraktning at vilkårene derfor var oppfylt, ble CARC og Jordan Aviation oppfordret til å framlegge sine redegjørelser for Flysikkerhetskomiteen. Høringen fant sted 21. november 2012. Under møtet framla CARC og Jordan Aviation detaljerte opplysninger om den korrigerende tiltaksplanen som var utarbeidet for å utbedre manglene som ble påvist under besøket på stedet.
- 92) Flysikkerhetskomiteen var positiv til de forbedringene som CARC og Jordan Aviation hadde oppnådd i innføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder og anså at ytterligere begrensninger ikke lenger ville være nødvendig for dette luftfartsselskapet. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at Jordan Aviation bør fjernes fra vedlegg B.
- 93) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

Air Madagascar

- 94) Luftfartsselskapet Air Madagascar har vært underlagt driftsrestriksjoner og ført opp i vedlegg B i henhold til forordning (EU) nr. 390/2011. Det har siden vært holdt samråd med vedkommende myndigheter i Madagaskar (ACM) og Air Madagascar med sikte på å motta ajourførte opplysninger om de framskritt som er gjort i innføringen av korrigerende tiltak.
- 95) ICAO gjennomførte et samordnet bekreftelsesbesøk fra 21.-25. mai 2012 og kunne bekrefte at det har skjedd visse framskritt ettersom manglende effektiv gjennomføring av ICAOs standarder ble evaluert til 44,4 %, noe som er en nedgang fra 70,7 %. Besøket konkluderte imidlertid også at det var behov for å fortsette den faktiske innføringen av alle korrigerende tiltak, særlig med hensyn til bestemmelser for opplæring og kvalifisering av teknisk personell, overvåkingsforpliktelser og utbedring av sikkerhetsproblemer der henholdsvis 67 %, 58 % og 86 % av ICAO-standardene i praksis ikke var gjennomført.
- 96) ACM og luftfartsselskapet Air Madagascar ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 20. november 2012. De redegjorde for de framskritt som var gjort i innføringen av de aktuelle tiltaksplanene. ACM opplyste også om at de hadde inngått en toårskontrakt om ekstern teknisk bistand i sikkerhetstilsynet. Flysikkerhetskomiteen merket seg de framskritt det ble redegjort for, og anerkjente ACMs innsats for å forbedre sin evne til å oppfylle sine forpliktelser med hensyn til kravene fra ICAO.
- 97) Flysikkerhetskomiteen oppfordrer ACM til å fortsette arbeidet for utbedring av alle uoverensstemmelser som ble påvist under ICVMs revisjon utført av ICAO, og særlig på området for overvåking av luftfartsselskaper som er sertifisert i Madagaskar. Kommisjonen er rede til, med bistand fra EASA og støtte fra medlemsstatene, å foreta en vurdering på stedet så snart ACM og Air Madagascar har gjort tilstrekkelige framskritt i gjennomføringen av handlingsplanene.

Vim Avia fra Russland

- 98) Kommisjonen, med bistand fra EASA og visse medlemsstater, avla et sikkerhetskontrollbesøk til Russland 4.-8. juni 2012 for å undersøke om gjennomføringen av tiltak innført av vedkommende myndigheter i Russland (FATA) og luftfartsselskapet VIM AVIA, sertifisert i Russland, for å utbedre sikkerhetsmangler beskrevet i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1197/2011⁽¹⁾ og (EU) nr. 295/2012⁽²⁾, var tilfredsstillende. Denne sikkerhetskontrollen omfattet besøk til FATAs hovedkvarter og VIM AVIAs hovedkvarter, til luftfartsselskapets vedlikeholdsanlegg i Domodedovo lufthavn og en kontroll på bakken av et av luftfartøyene i flåten. Resultatene fra denne vurderingen viste at VIM AVIA samlet sett hadde gjort framskritt med etableringen av et sikkerhetsstyringssystem. Med hensyn til VIM AVIAs korrigerende tiltaksplaner viste det seg imidlertid at tre av tolv korrigerende tiltak ikke kunne anses å være gjennomført på en effektiv måte. VIM AVIA ble oppfordret til å gjennomgå på nytt og fullføre tiltaksplanen før flyginger til EU kunne gjenopptas.
- 99) FATA opplyste til Kommisjonen den 20. juni 2012 at luftfartsselskapet hadde fått ny tillatelse, med virkning fra den dato, til å fly til og fra EU, med den begrunnelse at selskapet hadde gjennomført ytterligere korrigerende tiltak knyttet til disse tre områdene.
- 100) Kommisjonen gjennomgikk de ytterligere tiltakene og stilte seg tvilende til om selskapet faktisk kunne ha gjennomført dem på så kort tid. Vedkommende russiske myndigheter ble også gjort oppmerksomme på utilfredsstillende resultater fra en inspeksjon på bakken utført i Spania 26. juni 2012⁽³⁾, som pekte på svakheter i VIM AVIAs avdelinger for kontinuerlige luftdyktighet og vedlikehold. Vedkommende myndigheter i Russland ble også oppfordret til å framlegge opplysninger om en alvorlig hendelse som fant sted med VIM AVIA 24. juni 2012.
- 101) I lys av ovennevnte avholdt Kommisjonen, EASA og visse medlemmer av Flysikkerhetskomiteen et møte med

(1) EUT L 303 av 22.11.2011, s. 14.

(2) EUT L 98 av 4.4.2012, s. 13.

(3) Nr. AESA-E-2012-392

vedkommende myndigheter i Russland og VIM AVIA 19. oktober 2012. VIM AVIA opplyste at korrigerende tiltak var iverksatt og gjennomført med hensyn til alle gjenstående spørsmål påvist i sluttrapporten etter sikkerhetskontrollbesøket i Russland i juni 2012, og framla bevis for slutføringstiltak etter møtet. FATA opplyste at to undersøkelser var innledet som følge av en alvorlig hendelse med VIM AVIA 24. juni 2012 og framla en sammenfatning av konklusjonene.

- 102) Spania bekreftet for Flysikkerhetskomiteen at alle manglene som ble påvist under den siste inspeksjonen av VIM AVIA på bakken i Spania, hadde blitt utbedret. Spania opplyste også om et møte som ble holdt i Madrid med representanter fra VIM AVIA, og merket seg selskapets samarbeidsvillige holdning.
- 103) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i europeiske lufthavner. Dersom resultatene fra disse inspeksjonene på bakken viser gjentatte sikkerhetsmangler med hensyn til driften av VIM AVIA, vil Kommisjonen se seg nødt til å innføre tiltak innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Rwanda

- 104) Vedkommende myndigheter i Rwanda framla 9. mai 2012 skriftlig dokumentasjon for Kommisjonen som viste at godkjenningssertifikatet til Silverback Cargo Freighters ble tilbakekalt 30. oktober 2009. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at Silverback Cargo Freighters bør fjernes fra vedlegg A.
- 105) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen merket seg imidlertid at Rwanda fortsatt ikke har utbedret et betydelig sikkerhetsproblem som ble påvist i 2007 etter ICAOs USOAP-revisjon og meddelt alle stater som er part i Chicago-konvensjonen av ICAO. Kommisjonen oppfordrer derfor vedkommende myndigheter i Rwanda til å fortsette arbeidet for å utbedre sikkerhetsproblemene og vil fortsette å overvåke flysikkerhetssituasjonen i Rwanda nøye for å sikre at eventuelle gjenstående sikkerhetsproblemer utbedres på en effektiv måte.

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 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, 3. desember 2012.

For Kommisjonen,
på vegne av presidenten,
Joaquín ALMUNIA
Visepresident

VEDLEGG

«VEDLEGG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKAPER SOM ER UNDERLAGT ET FULLSTENDIG DRIFTSFORBUD I EU⁽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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. "CONVIASA"	VCV-DB-10	VCV	Republikken Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republikken Ghana
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Afghanistan, herunder			Den islamske republikk Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Den islamske republikk Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Den islamske republikk Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Ukjent	PIR	Den islamske republikk Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Den islamske republikk Afghanistan

⁽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.

Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Angola, med unntak av TAAG Angola Airlines som er oppført i vedlegg B, herunder			Republikken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Ukjent	Republikken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republikken Angola
Air Gicango	009	Ukjent	Republikken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukjent	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukjent	Republikken Angola
Diexim	007	Ukjent	Republikken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ukjent	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukjent	Republikken Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ukjent	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukjent	Republikken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republikken Angola
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Benin, herunder			Republikken Benin

AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukjent	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	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
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Ukjent	Republikken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Ukjent	Republikken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	Ukjent	Republikken Kongo

EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Ukjent	Republikken Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	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 SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0039/2010	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	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	ABB	Den demokratiske republikk Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Den demokratiske

			republikk Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Den demokratiske republikk Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2010	CAA	Den demokratiske republikk Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	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	FIL	Den demokratiske republikk Kongo
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	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/0051/2011	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2011	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/0065/2010	Ukjent	Den demokratiske

			republikk Kongo
JET CONGO AIRWAYS	Ukjent	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerens underskrift (pålegg nr. 78/205)	LCG	Den demokratiske republikk Kongo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	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	103/CAB/MIN/TVC/2012	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo

SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Ukjent	Den demokratiske republikk Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	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
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Ekvatorial-Guinea, herunder			Ekvatorial-Guinea
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukjent	Ekvatorial-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorial-Guinea
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukjent	Ekvatorial-Guinea

TANGO AIRWAYS	Ukjent	Ukjent	Ekvatorial-Guinea
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Eritrea, herunder			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Indonesia, med unntak av Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua, Indonesia Air Asia og Metro Batavia, herunder			Republikken Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Ukjent	Republikken Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukjent	Republikken Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukjent	Republikken Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	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
Enggang Air Service	135-045'	Ukjent	Republikken Indonesia
Ersa Eastern Aviation	135-047	Ukjent	Republikken Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesia
HEAVY LIFT	135-042	Ukjent	Republikken Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republikken Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukjent	Republikken Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	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
Matthew Air Nusantara	135-048	Ukjent	Republikken Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Ukjent	Republikken Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Ukjent	Republikken Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republikken Indonesia
PENERBANGAN SEMESTA	ANGKASA 135-026	Ukjent	Republikken Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukjent	Republikken Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	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
SURYA AIR	135-046	Ukjent	Republikken Indonesia
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	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, med unntak av Air Astana, herunder			Republikken Kasakhstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	Republikken Kasakhstan

ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republikken Kasakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republikken Kasakhstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republikken Kasakhstan
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republikken Kasakhstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republikken Kasakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republikken Kasakhstan

KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republikken Kasakhstan
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Republikken Kasakhstan
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Republikken Kasakhstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republikken Kasakhstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republikken Kasakhstan
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Republikken Kirgisistan, herunder			Republikken Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Republikken Kirgisistan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republikken Kirgisistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republikken Kirgisistan
Click Airways	11	CGK	Republikken Kirgisistan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republikken Kirgisistan

AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EEA	Republikken Kirgisistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republikken Kirgisistan
Kyrgyzstan	03	LYN	Republikken Kirgisistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republikken Kirgisistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republikken Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republikken Kirgisistan
Sky Way air	39	SAB	Republikken Kirgisistan
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republikken Kirgisistan
VALOR AIR	07	VAC	Republikken Kirgisistan
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Liberia, herunder			Liberia
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Republikken Gabon, med unntak av Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG som er oppført i vedlegg B, herunder			Republikken Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Ukjent	Republikken Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republikken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republikken Gabon

NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republikken Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republikken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republikken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Ukjent	Republikken Gabon
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Republikken Mosambik, herunder			Republikken Mosambik
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Ukjent	Republikken Mosambik
Aerovisao de Mozambique	Ukjent	Ukjent	Republikken Mosambik
CFA Mozambique	MOZ-10	Ukjent	Republikken Mosambik
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Ukjent	Republikken Mosambik
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Ukjent	Republikken Mosambik
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Ukjent	Republikken Mosambik
Helicopteros Capital	MOZ-11	Ukjent	Republikken Mosambik
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Ukjent	Republikken Mosambik
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Republikken Mosambik
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Republikken Mosambik
Unique Air Charter	MOZ-13	Ukjent	Republikken Mosambik
Safari Air	MOZ-12	Ukjent	Republikken Mosambik

VR Cropsprayers Ida	MOZ-06	Ukjent	Republikken Mosambik
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Filippinene, herunder			Republikken Filippinene
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Ukjent	Ukjent	Republikken Filippinene
AEROMAJESTIC	Ukjent	Ukjent	Republikken Filippinene
Aerowurks Aerial Spraying Services	2010030	Ukjent	Republikken Filippinene
AIR ASIA PHILIPPINES	Ukjent	Ukjent	Republikken Filippinene
AIRGURUS	Ukjent	Ukjent	Republikken Filippinene
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republikken Filippinene
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Ukjent	Republikken Filippinene
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Ukjent	Republikken Filippinene
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Ukjent	Republikken Filippinene
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Ukjent	Republikken Filippinene
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Ukjent	Republikken Filippinene
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Ukjent	Republikken Filippinene
Beacon	Ukjent	Ukjent	Republikken Filippinene
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Ukjent	Republikken Filippinene
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Ukjent	Republikken Filippinene
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republikken Filippinene
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Ukjent	Republikken Filippinene

Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Ukjent	Republikken Filippinene
CM aero SERVICES	20110401	Ukjent	Republikken Filippinene
Corporate Air	Ukjent	Ukjent	Republikken Filippinene
Cyclone airways	4AN9900008	Ukjent	Republikken Filippinene
Far East Aviation Services	2009013	Ukjent	Republikken Filippinene
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Ukjent	Republikken Filippinene
Huma Corporation	2009014	Ukjent	Republikken Filippinene
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Ukjent	Republikken Filippinene
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Ukjent	Republikken Filippinene
Island Aviation	2009009	SOY	Republikken Filippinene
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	Republikken Filippinene
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Ukjent	Republikken Filippinene
Lion Air, Incorporated	2009019	Ukjent	Republikken Filippinene
Macro asia air taxi services	2010029	Ukjent	Republikken Filippinene
MID-SEA EXPRESS		Ukjent	Republikken Filippinene
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Ukjent	Republikken Filippinene
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ukjent	Republikken Filippinene
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Ukjent	Republikken Filippinene
Omni aviation corp.	2010033	Ukjent	Republikken Filippinene
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republikken Filippinene

Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Ukjent	Republikken Filippinene
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Ukjent	Republikken Filippinene
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republikken Filippinene
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Ukjent	Republikken Filippinene
Royal air charter services Inc.	2010024	Ukjent	Republikken Filippinene
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Ukjent	Republikken Filippinene
SKYJET	Ukjent	Ukjent	Republikken Filippinene
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Ukjent	Republikken Filippinene
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Ukjent	Republikken Filippinene
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Ukjent	Republikken Filippinene
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Ukjent	Ukjent	Republikken Filippinene
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republikken Filippinene
Subic international air charter	4AN9900010	Ukjent	Republikken Filippinene
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Ukjent	Republikken Filippinene
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Ukjent	Republikken Filippinene
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republikken Filippinene
World aviation, corp.	Ukjent	Ukjent	Republikken Filippinene
WcC Aviation Company	2009015	Ukjent	Republikken Filippinene
YOkota aviation, inc.	Ukjent	Ukjent	Republikken Filippinene
Zenith Air, Inc.	2009012	Ukjent	Republikken Filippinene

Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republikken Filippinene
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
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 Sudan, herunder			Republikken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republikken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republikken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Ukjent	MJA	Republikken Sudan
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republikken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republikken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republikken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republikken Sudan

GREEN FLAG AVIATION	017	Ukjent	Republikken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republikken Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republikken Sudan
Sudan Airways	Ukjent	SUD	Republikken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republikken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republikken Sudan
TARCO AIRLINES	056	Ukjent	Republikken Sudan
Alle luftfartsselskaper som er sertifisert av tilsynsmyndighetene i Swaziland, herunder			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 EU⁽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
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Den demokratiske folkerepublikk Korea	Hele flåten med unntak av: luftfartøyer av type TU- 204	Hele flåten med unntak av: P-632, P-633	Den demokratiske folkerepublikk Korea
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republikken Gabon	Hele flåten med unntak av: luftfartøyer av type Falcon 50, 2 luftfartøyer av type Falcon 900	Hele flåten med unntak av: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republikken Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kasakhstan	Hele flåten med unntak av: luftfartøyer av type B-767, luftfartøyer av type A319/320/321, luftfartøyer av type Fokker 50	Hele flåten med unntak av: luftfartøyer i B-767-flåten, som nevnt i AOC-en, luftfartøyer i B-757-flåten, luftfartøyer i A319/320/321-flåten, som nevnt i AOC-en, luftfartøyer i Fokker 50-flåten, som nevnt i AOC-en	Aruba (Kongeriket Nederland)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LdD	AOC 017	ALE	Republikken Ghana	Hele flåten med unntak av: luftfartøyer av type DC8-63F	Hele flåten med unntak av: 9G-TOP og 9G-RAC	Republikken Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hele flåten med unntak av: luftfartøyer av type Boeing B-737-300, 2 luftfartøyer av type ATR 72-500, 1 luftfartøy av type ATR 42-500, 1 luftfartøy av type ATR 42-320 og 3 luftfartøyer av type DHC 6-300	Hele flåten med unntak av: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republikken Madagaskar

⁽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.

Luftfartselskapets navn som rettssubjekt som angitt i selskapets AOC (samt handelsnavn, dersom det avviker)	Nummer på godkjenningssertifikat for luftfartselskap (AOC)	Luftfarts-selskapets ICAO-kode	Selskapets hjemstat	Type luftfartøy	Registreringsmerke og eventuelt serienummer	Registreringsstat
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⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republikken Gabon	Hele flåten med unntak av: 1 luftfartøy av type Boeing B-767-200	Hele flåten med unntak av: TR-LHP	Republikken Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Den islamske republikk Iran	Hele flåten med unntak av: 14 luftfartøyer av type A-300, 8 luftfartøyer av type A-310, 1 luftfartøy av type B-737	Hele flåten med unntak av: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Den islamske republikk Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republikken Gabon	Hele flåten med unntak av: 1 luftfartøy av type Challenger CL-601, 1 luftfartøy av type HS-125-800	Hele flåten med unntak av: TR-AAG, ZS-AFG	Republikken Gabon, Republikken Sør-Afrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåten med unntak av: 5 luftfartøyer av type Boeing B-777 og 4 luftfartøyer av type Boeing B-737-700	Hele flåten med unntak av: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republikken Angola

⁽¹⁾ Atrijet har bare tillatelse til å bruke det angitte luftfartøyet i sin nåværende virksomhet i Den europeiske union.

⁽²⁾ Air Astana har bare tillatelse til å bruke ovennevnte typer luftfartøy i sin nåværende virksomhet i Den europeiske union under forutsetning av at 1) nevnte luftfartøyer er registrert i Aruba, og at 2) alle endringer av godkjenningssertifikatet framlegges for Kommissjonen og Eurocontrol i rett tid.

⁽³⁾ Gabon Airlines har bare tillatelse til å bruke det angitte luftfartøyet i sin nåværende virksomhet i Den europeiske union.

⁽⁴⁾ Iran Air har tillatelse til å fly til Den europeiske union med det angitte luftfartøyet etter vilkårene fastsatt i betrakning 69) i forordning. (EU) nr. 590/2010, EUT L 170 av 6.7.2010, s. 15.,

