KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1318/2014

af 11. december 2014

om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF ([1]), særlig artikel 4, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 ([2]) er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005.

(2) En række medlemsstater og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante i forbindelse med en ajourføring af denne liste, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Visse tredjelande har også forelagt relevante oplysninger. På grundlag af disse oplysninger bør fællesskabslisten ajourføres.

(3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud over for dem i Unionen eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på fællesskabslisten.

(4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber lejlighed til at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give en mundtlig redegørelse til Kommissionen og det udvalg, der er nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991 ([3]) (Udvalget for Luftfartssikkerhed).

(5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget ajourføringer fra Kommissionen om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og gennemførelsesbestemmelserne hertil i Kommissions forordning (EF) nr. 473/2006 ([4]) med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Angola, Botswana, Georgien, Republikken Guinea, Indien, Indonesien, Kasakhstan, Den Kirgisiske Republik, Libanon, Libyen, Madagaskar, Den Islamiske Republik Mauretanien, Mozambique, Nepal, Filippinerne, São Tomé og Príncipe, Sudan og Zambia. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen vedrørende Afghanistan, Ghana, Iran og Nordkorea. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget ajourføringer fra Kommissionen om tekniske samråd med Den Russiske Føderation.

(6) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analysen af auditrapporterne fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) inden for rammerne af ICAO's verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). Medlemsstaterne opfordres til at prioritere rampeinspektioner for luftfartsselskaber med licens fra stater, for hvilke ICAO har påpeget betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, eller for hvilke EASA har konkluderet, at der findes betydelige mangler i deres sikkerhedstilsynsordning. Ud over Kommissionens drøftelser i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005 giver prioriteringen af rampeinspektioner mulighed for at skaffe yderligere oplysninger om sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaberne med licens fra disse stater.

([1]) EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.
([2]) Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).
([3]) Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).
([4]) Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 af 22. marts 2006 om gennemførelsesbestemmelser til den fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, der er omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 8).

(7) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analyserne af rampeinspektioner, der er udført som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (SAFA) i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([1]).

(8) Udvalget for Luftfartssikkerhed har også hørt redegørelser fra EASA om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i stater, som berøres af foranstaltninger eller overvågning i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005. Det er blevet underrettet om EASA's planer for og anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med sigte på at afhjælpe manglende overholdelse af gældende internationale standarder. Medlemsstaterne er også blevet opfordret til at reagere på disse anmodninger på et bilateralt grundlag og koordinere med Kommissionen og EASA. I den forbindelse understreger Kommissionen nytten af at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem ICAO's SCAN-database, om teknisk bistand, der ydes af Unionen og af dens medlemsstater med sigte på at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.

(9) Udvalget for Luftfartssikkerhed har også hørt en redegørelse fra Eurocontrol, hvori der blev gjort status for SAFA's alarmfunktion og de aktuelle statistikker over alarmmeldinger for luftfartsselskaber med flyveforbud.

EU-luftfartsselskaber

(10) Efter EASA's analyse af resultater af rampeinspektioner for luftfartøjer tilhørende EU-luftfartsselskaber eller af standardiseringsinspektioner udført af EASA såvel som specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har adskillige medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Grækenland oplyste, at den hellenske civile luftfartsmyndighed udførte inspektioner hos *Gain Jet Aviation* og *Skygreece Airlines*. I forbindelse med de supplerende inspektioner blev der ikke påvist større problemer.

(11) Medlemsstaterne har gentaget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt, hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af passende sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Angola

(12) Ved forordning (EF) nr. 474/2006, ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1197/2011 ([2]), tillades *TAAG Angolan Airlines*, der er certificeret i Angola, at beflyve Unionen med fire luftfartøjer af typen Boeing 737-700 med registreringsnummer D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ, tre luftfartøjer af typen Boeing 777-200 med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og to luftfartøjer af typen Boeing 777-300 med registreringsnummer D2-TEG og D2-TEH.

(13) *TAAG Angolan Airlines* forelagde den 21. november 2014 via Angolas kompetente myndigheder (INAVIC), en anmodning om at tilføje et nyt luftfartøj af typen Boeing 777-300 til bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006. Der er imidlertid vedvarende problemer med at etablere og fastholde en regelmæssig kontakt til INAVIC og *TAAG Angolan Airlines*. Disse vanskeligheder berører ligeledes INAVIC's kontakt til ICAO, der på det seneste medførte en række aflysninger af ICAO's tidligere fastlagte audit. Dette er et tegn på interne kommunikationsproblemer inden for både *TAAG Angola Airlines* og INAVIC samt mellem dem, hvilket gør det vanskeligt på passende vis at vurdere, om godkendelsen af *TAAG Angolan Airlines*' anmodning vil medføre sikkerhedsrisici. Derfor finder Kommissionen, at den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde går ud på at anmode både INAVIC og *TAAG Angolan Airlines* om fuldt ud at samarbejde med Kommissionen i den nærmeste fremtid med henblik på grundigt at gennemgå den aktuelle sikkerhedssituation i alle aspekter, herunder med hensyn til at føje nye luftfartøjer til *TAAG Angolan Airlines*' flåde.

(14) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage yderligere luftfartøjer, der opereres af *TAAG Angolan Airlines*, på denne.

([1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1197/2011 af 21. november 2011 (EUT L 303 af 22.11.2011, s. 14). Se navnlig 26. til 30. betragtning i nævnte forordning.

(15) Medlemsstaterne vil fortsat skulle kontrollere *TAAG Angolan Airlines*' faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Botswana

(16) ICAO gennemførte i april 2013 et ICVM (ICAO Coordinated Validation Mission) i Botswana. Resultaterne af dette ICVM var delvis positive: Den reelle gennemførelse er forbedret. Der var dog også negative resultater, idet to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder blev påpeget. Derudover er der siden 2010 sket to havarier med luftfartøjer, som er registreret i Botswana.

(17) På baggrund af de foreliggende oplysninger om den aktuelle mangel på reel gennemførelse af ICAO-standarder og anbefalet praksis, to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, de to havarier og den løbende kommunikation mellem Kommissionen og Botswanas civile luftfartsmyndighed (CAAB) anmodede Kommissionen i et brev til CAAB af 8. juli 2014 om oplysninger om luftfartsselskaber, der er certificeret i Botswana.

(18) CAAB svarede den 3. oktober 2014 og afgav de ønskede oplysninger med henblik på at godtgøre, at statens reelt gennemfører ICAO-standarder og anbefalet praksis og afhjælper de to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

(19) At dømme ud fra disse oplysninger ønsker CAAB at få ICAO til at udføre et fornyet ICVM inden udgangen af dette år for at kontrollere, at de trufne afhjælpende foranstaltninger er tilstrækkelige til at afhjælpe de to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

(20) Vurderingen af de forelagte oplysninger tyder endvidere på, at alle luftfartsselskaber er underkastet fornyet certificering og har modtaget nye AOC på samme dato. Dette vil føre til en spidsbelastning i CAAB's arbejdsbyrde, hver gang disse AOC skal forlænges. CAAB har udarbejdet et tilsynsprogram for at varetage det sikkerhedsmæssige tilsyn med luftfartsselskaberne, men gennemførelsen af dette program er blevet forsinket. Endelig registreres der kun et begrænset antal anmærkninger i forbindelse med tilsynsaktiviteterne, og følgelig er det vanskeligt at fastslå CAAB's kapacitet til at løse nye sikkerhedsproblemer. For at afklare disse spørgsmål vil Kommissionen anmode om supplerende oplysninger og indbyde CAAB til et teknisk møde for at drøfte eventuelle yderligere oplysninger om sikkerhedstilsynssituationen i Botswana.

(21) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Botswana på denne.

Luftfartsselskaber fra Georgien

(22) Samrådene med Georgiens kompetente myndigheder (GCAA) videreføres med henblik på at overvåge GCAA's gennemførelse af den plan for afhjælpende foranstaltninger, der er udarbejdet som opfølgning på den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, som er påvist i forbindelse med ICAO's Comprehensive System Audit (CSA) i Georgien i oktober 2013.

(23) På grundlag af oplysningerne fra GCAA om den indsats, som GCAA lægger for dagen for at få afhjulpet den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, fandt Kommissionen det unødvendigt at anmode GCAA om at give møde for Udvalget for Luftfartssikkerhed. Kommissionen aflagde rapport til Udvalget for Luftfartssikkerhed om gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, der er opstillet af GCAA.

(24) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Georgien på denne.

Luftfartsselskaber fra Republikken Guinea

(25) Som aftalt på mødet i Bruxelles i januar 2013 har de kompetente myndigheder i Republikken Guinea (DNAC) regelmæssigt forelagt oplysninger om den igangværende gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der blev godkendt af ICAO i december 2012, såvel som alle de aktiviteter, der er knyttet til den.

(26) Den seneste statusrapport, der blev modtaget den 21. oktober 2014, beskriver de seneste aktiviteter og udviklingsforløbet vedrørende gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger. Uddannelse af personalet videreføres med henblik på at styrke tilsynskapaciteten yderligere — primært på områderne luftdygtighed og operationer. DNAC har videreført arbejdet med de udestående USOAP-anmærkninger i relation til de tilknyttede protokolspørgsmål ved hjælp af ICAO's onlineværktøj til kontinuerlig overvågning (CMA). Fra begyndelsen af august til udgangen af september 2014 gennemførte ICAO en validering af de protokolspørgsmål, der kunne verificeres uden at aflægge besøg på stedet. Dermed kunne der konstateres en mindre forbedring i den samlede reelle gennemførelse af de otte kritiske elementer.

(27) Et lovinitiativ om at omlægge DNAC til en uafhængig, finansielt og operationelt autonom civil luftfartsmyndighed med egen forvaltningsstruktur forberedes. En civil luftfartsmyndighed i Guinea (AGAC), der er fuld overensstemmelse med ICAO's krav, forventes at blive oprettet i januar 2015.

(28) Alle tidligere gældende AOC blev suspenderet ved udgangen af marts 2013. En fuldstændig ICAO-certificering (fem faser) af det nationale luftfartsselskab *PROBIZ Guinée* med ét luftfartøj af typen BE90 stadig under gennemførelse med hjælp og bistand fra en specifik mission fra African Civil Aviation Conference/Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation, herunder samtidig uddannelse af DNAC's inspektører i hele processen på arbejdsstedet. To andre luftfartsselskaber — *Eagle Air Guinée* og *Sahel Aviation Service Guinée* — har også indledt certificeringsprocessen. DNAC forventer med bistand fra det regionale ICAO-kontor i Dakar at afslutte certificeringsprocessen for alle tre luftfartsselskaber inden udgangen af 2014.

(29) DNAC har anmodet om et ICVM for at validere fremskridt med hensyn til gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger. ICAO havde oprindelig planlagt at foretage et ICVM i maj 2014. Ændringer i transportministeriets øverste ledelse medførte en forsinkelse, og dette ICVM blev foreløbig planlagt til anden halvdel af september 2014. Det igangværende Ebola-udbrud har gjort, at dette ICVM samt en ICAO-bistandsmission, der oprindelig var planlagt at skulle finde sted i juli 2014, er udskudt på ubestemt tid.

(30) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Republikken Guinea.

(31) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kunne Kommissionen se sig nødsaget til at træffe foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Indien

(32) Den 7. november 2014 fandt et teknisk møde sted i Bruxelles. Kommissionen og EASA samt højtstående repræsentanter fra det indiske generaldirektorat for civil luftfart (DGCA) deltog i mødet. Mødet omhandlede Indiens overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder og herunder den beslutning, USA's Federal Aviation Administration (FAA) havde truffet om at nedjustere Indiens status for overholdelse fra kategori 1 til kategori 2 som følge af de mangler, der blev påvist ved en audit inden for rammerne af programmet for evaluering af den internationale luftfartssikkerhed (IASA). DGCA forelagde nærmere oplysninger om status over planen for afhjælpende foranstaltninger, hvormed der tages fat på de anmærkninger, der er påvist i forbindelse med FAA's nedjustering af landets kategoristatus. DGCA gentog, at det havde truffet foranstaltninger for at afhjælpe de fleste FAA-anmærkninger, og at det har oprettet en struktureret plan for afhjælpende foranstaltninger angående de udestående problemområder. På det tekniske møde forelagde DGCA herudover oplysninger vedrørende spørgsmålet om bæredygtighed og de løbende forbedringer i denne henseende.

(33) På dette tekniske møde gav DGCA tilsagn om at ville engagere sig fuldt ud i en dialog om sikkerhed med Kommissionen, bl.a. gennem yderligere møder, hvis og når Kommissionen finder det nødvendigt. DGCA påtog sig ligeledes at forelægge Kommissionen eventuelle relevante sikkerhedsoplysninger som led i de formelle samråd med de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Indien, i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006.

(34) På grundlag af de oplysninger som er forelagt på det tekniske møde af 7. november 2014 og de forpligtelser, som DGCA påtog sig ved denne lejlighed, finder Kommissionen det ikke nødvendigt på nuværende tidspunkt at pålægge restriktioner for indiske luftfartsselskaber.

(35) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Indien på denne.

(36) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for indiske luftfartsselskaber i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Indonesien

(37) Drøftelserne med Indonesiens kompetente myndigheder (DGCA) videreføres med henblik på at overvåge DGCA's fremskridt med hensyn til at sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(38) DGCA's indsats for at etablere et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med ICAO's standarder anerkendes. Det anerkendes ligeledes, at DGCA udviste den nødvendige gennemsigtighed og vilje til at dele oplysninger.

(39) ICAO gennemførte en Comprehensive System Audit (»CSA«) i perioden 5.-14. maj 2014. Den endelige rapport om denne audit forelå pr. 18. november 2014, og auditresultaterne viser, at der stadig er behov for betydelige forbedringer af Indonesiens system for tilsyn med sikkerheden. DGCA har foreslået ICAO en plan for afhjælpende foranstaltninger for at bringe de anmærkninger, der er påpeget i forbindelse med denne audit, ud af verden.

(40) I september 2014 offentliggjorde Indonesiens nationale transportsikkerhedsudvalg den endelige rapport om Lion Airs havari, der indtraf den 13. april 2013 på Bali. Den omfattende rapport indeholder en analyse af havariet og indeholder sikkerhedsanbefalinger til luftfartsselskabet og DGCA m.fl.

(41) På nuværende tidspunkt er der imidlertid intet objektivt og afgørende belæg for, at gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger og sikkerhedsanbefalinger er tilstrækkelige.

(42) I et brev af 20. oktober 2014 oplyste DGCA Kommissionen om, at fire nye luftfartsselskaber er certificeret siden den seneste ajourføring: AOC nr. 121-042 er udstedt til *PT. MY INDO Airlines* den 15. august 2014, AOC nr. 121-054 er udstedt til *PT Indonesia Air Asia Extra* den 28. august 2014, AOC nr. 135-052 er udstedt til *PT. Elang Lintas Indonesia de*n 28. februar 2014, og AOC nr. 135-053 er udstedt til *PT. Elang Nusantara Airde* den 12. marts 2014. DGCA forelagde dog ikke nogen dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse luftfartsselskaber sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(43) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres til også at indeholde disse fire luftfartsselskaber i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

(44) Drøftelserne med Kasakhstans kompetente myndigheder (CAC) videreføres med henblik på at overvåge CAC's fremskridt med hensyn til at sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, i overensstemmelse med de internationale luftfartssikkerhedsstandarder.

(45) CAC oplyste Kommissionen om udviklingen i relation til det ICVM, der fandt sted fra den 27. maj til den 4. juni 2014 i Kasakhstan, herunder status for de to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der blev påpeget af ICAO i 2009. CAC oplyste blandt andet, at den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed vedrørende udstedelse af luftfartøjers luftdygtighedsbeviser er bragt ud af verden, mens en anden vedrørende certificeringsprocessen i forbindelse med udstedelse af AOC endnu udestår.

(46) *Air Astana* forelagde også sine regelmæssigt ajourførte oplysninger om udviklingen på sikkerhedsområdet i det pågældende luftfartsselskab, især hvad angår de seneste ændringer af flåden, som i øjeblikket tillades at beflyve Unionen. De fleste af nyanskaffelserne er nyfremstillede flyvemaskiner, som lejes i kraft af en finansiel leasing. Der er også en vis vækst i det nuværende og planlagte operationsniveau.

(47) På grundlag af de tilgængelige oplysninger vedrørende Kasakhstans system for tilsyn med sikkerheden finder Kommissionen, at de kasakhiske luftfartsmyndigheder mangler tilstrækkeligt uddannede og erfarne inspektører til at lede certificeringsopgaver vedrørende AOC og særlige godkendelser, og at myndighederne på nuværende tidspunkt ikke kan sikre et løbende tilsyn på området flyveoperationer. De kasakhiske myndigheder opfordres derfor kraftigt til at optrappe deres indsats for at skabe overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(48) Kommissionen og EASA vil nøje overvåge CAC's fremskridt med hensyn til at ansætte, fastholde og opkvalificere sine inspektører samt de tiltag, CAC gør for at gennemføre planen for afhjælpende foranstaltninger i relation til de udestående betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

(49) Den 29. september 2014 anmodede Kommissionen CAC om ajourførte oplysninger om luftfartsselskaber, der er underlagt CAC's tilsyn, navnlig oplysninger vedrørende tilbagekaldelsen af AOC. CAC oplyste i sit svar Kommissionen om de AOC, der pt. er udstedt i Kasakhstan, og forelagde dokumentation angående tilbagekaldelsen af tre AOC, dvs. AOC fra *Jet One*, *Luk Aero* og *Air Trust Aircompany*.

(50) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade *Jet One, Luk Aero* og *Air Trust Aircompany* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(51) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for *Air Astana*s luftfartøjer i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Den Kirgisiske Republik

(52) Ved brev af 18. oktober 2014 og 13. november 2014 forelagde den kompetente myndighed i Den Kirgisiske Republik (KG CAA) ajourførte oplysninger om luftfartsselskaber, som er certificeret i dette land, der i øjeblikket er omfattet af driftsforbud i Unionen. Ifølge disse breve og den ledsagende dokumentation har KG CAA suspenderet AOC for fire luftfartsselskaber, nemlig *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* og *Click Airways*, og myndigheden har tilbagekaldt AOC fra *Kyrgyz Trans Avia*. Ifølge Den Kirgisiske Republiks lovgivning svarer suspensionen af et AOC til en tilbagekaldelse, når indehaveren af et suspenderet AOC ikke har ansøgt om en certificeringsprocedure inden tre måneder efter suspensionen. *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* og *Click Airways* har ikke ansøgt om en sådan certificering efter suspensionen af deres AOC. Følgelig kan deres AOC anses for tilbagekaldt.

(53) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES, Supreme Aviation, Click Airways* og *Kyrgyz Trans Avia* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Libanon

(54) Drøftelser med Libanons kompetente myndigheder (DGCA Libanon) fortsætter med henblik på at få bekræftet, at Libanon er i færd med at afhjælpe de mangler, der blev konstateret af ICAO i forbindelse med det koordinerings- og valideringsbesøg (ICVM), som er foretaget i Libanon fra den 5. til den 11. december 2012. DGCA Libanon har udarbejdet en plan for afhjælpende foranstaltninger og er i færd med at gennemføre disse foranstaltninger, navnlig med hensyn til den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed angående certificering af luftfartsselskaber i Libanon.

(55) På et teknisk møde den 14. juli 2014 forelagde DGCA Libanon oplysninger om ledelsesmæssige ændringer, ansættelse af nyt personale både hos DGCA Libanon og udstationeret fra Middle East Airlines, forbedret årsagsanalyse af den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed og den politiske bevågenhed med hensyn til de påkrævede forbedringer i Libanon. DGCA Libanon forelagde en udtømmende liste over gyldige AOC i Libanon og oplysninger om fornyelse af AOC for to luftfartsselskaber.

(56) DGCA Libanon meddelte Kommissionen, at rapporten om afhjælpningen af den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed er sendt til ICAO. På nuværende tidspunkt vil de afhjælpende foranstaltninger dog stadig skulle verificeres.

(57) Den 14. og 15. oktober 2014 aflagde Kommissionen et uformelt besøg hos DGCA Libanon. Under dette besøg fremhævede Libanon fremskridtene i DGCA siden juli 2014, som er opnået bl.a. takket være et godt samspil med Unionen. Libanon vedkender sig den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, som er påpeget af Organisationen for International Civil Luftfart, og har kontrolleret alle AOC. DGCA Libanon understregede, at Generaldirektoratet for civil luftfart i mellemtiden har opnået fuld bemyndigelse til at overvåge alle sikkerhedsaspekter hos alle luftfartsselskaber, men at der endnu ikke er oprettet en uafhængig civil luftfartsmyndighed med tilstrækkelige midler. Libanon forelagde yderligere oplysninger om landets luftfartssikkerhedshandlingsplan den 9. november 2014, herunder planer for videreudvikling af en selvstændig civil luftfartsmyndighed.

(58) I lyset heraf vil samrådet med de libanesiske myndigheder fortsætte i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.

(59) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Libanon på denne.

(60) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Libyen

(61) I april 2012 indvilgede Libyens kompetente myndigheder (LYCAA) i at begrænse alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, mht. at beflyve Unionen. Det var hensigten at give LYCAA tid til at foretage en fornyet certificering af luftfartsselskaberne og oprette en tilstrækkelig tilsynskapacitet for at sikre overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder.

(62) Kommissionen har overvåget effektiviteten af disse begrænsninger. Kommissionen har også gennemført regelmæssige drøftelser med LYCAA om myndighedens fremskridt med hensyn til at reformere sit civile luftfartssikkerhedssystem.

(63) Indtil marts 2014 kunne visse fremskridt konstateres hos både LYCAA og de væsentligste luftfartsselskaber *Libyan Airlines* og *Afriqiyah Airways*. Imidlertid tog certificeringen af disse luftfartsselskaber meget længere tid end ventet.

(64) Kommissionen stadfæster sin erklæring fra april 2014 ([1]) om, at inden LYCAA kan tillades at udstede godkendelser af, at dens luftfartsselskaber beflyver Unionen, bør det godtgøres til Kommissionens tilfredshed, at processen med henblik på fornyet certificering reelt er afsluttet, og at der foretages et passende løbende tilsyn i overensstemmelse med ICAO's standarder.

(65) Men sikkerhedssituationen i Libyen forværredes betydeligt i løbet af juni og juli 2014 — navnlig efter at voldshandlinger brød ud i og omkring Tripolis internationale lufthavn. Denne sikkerhedsmæssigt ustabile situation varer ved. Voldshandlingerne har medført alvorlige ødelæggelser af og skader på bygninger, infrastruktur og luftfartøjer på jorden i Tripolis internationale lufthavn, hvilket gør det umuligt at benytte lufthavnen og det lokale luftrum.

(66) I betragtning af den uigennemskuelige status med hensyn til LYCAA's kapacitet til at føre korrekt tilsyn med sine luftfartsselskaber efter voldshandlingerne og i fraværet af en stabil og effektiv regering føler Kommissionen ikke den nødvendige tiltro til, at LYCAA fortsat kan overlades enekompetencen til at begrænse de libyske luftfartsselskabers beflyvning af Unionen. Kommissionen er heller ikke overbevist om, at LYCAA evner at opfylde sine internationale forpligtelser med hensyn til tilsynet med sine luftfartsselskabers sikkerhed. Kommissionen er endvidere betænkelig ved det store antal luftfartøjer, som er beskadiget under voldshandlingerne, og betvivler, at der føres tilstrækkelig kontrol med deres vedvarende luftdygtighed.

(67) LYCAA's mundtlige redegørelse til Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed den 25. november 2014 om myndighedernes tiltag for at garantere luftfartssikkerheden i Libyen gjorde det klart, at der trods den ihærdige indsats under LYCAA's nuværende ledelse fortsat er væsentlige betænkeligheder ved, om de overhængende sikkerhedsrisici i luftfarten imødegås i tilstrækkelig grad. Disse betænkeligheder underbygges i væsentlig grad af den vedvarende ustabilitet.

(68) Som følge af den manglende klarhed over LYCAA's kapacitet til at føre et tilstrækkeligt tilsyn med libyske luftfartsselskaber og holde overhængende sikkerhedsrisici under kontrol vurderes det, at LYCAA ikke er i stand til at opfylde sine internationale forpligtelser i relation til luftfartssikkerheden.

(69) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres til også at indeholde alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

([1]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 368/2014 af 10. april 2014 (EUT L 108 af 11.4.2014, s. 16). Se navnlig 64. betragtning i denne forordning.

Luftfartsselskaber fra Madagaskar

(70) Drøftelserne med Madagaskars kompetente myndigheder videreføres med det formål at overvåge disse myndigheders fremskridt med hensyn til at sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Madagaskar, i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(71) Den 23. oktober 2014 holdt Kommissionen med bistand fra EASA et samråd med Madagaskars kompetente myndigheder og repræsentanter for luftfartsselskabet *Air Madagascar*. På dette møde forelagde luftfartsselskabet oplysninger om udviklingen i dets flåde og oplyste bl.a., at de to luftfartøjer af typen Boeing 737, som er opført i bilag B til forordning (EU) nr. 474/2006, gradvist vil blive udskiftet fra 2015 med luftfartøjer af samme type, og at et luftfartøj af typen ATR 72/600 vil blive føjet til flåden i første kvartal af 2015.

(72) Den 10. november 2014 anmodede luftfartsselskabet *Air Madagascar* om, at bilag B ændres, således at beflyvning tillades med de nye luftfartøjer af typen Boeing 737, der vil træde i stedet for de eksisterende luftfartøjer af typen Boeing 737 i luftfartsselskabets flåde, og med luftfartøjet af typen ATR 72-600, der vil blive føjet til flåden.

(73) *Air Madagascar* forelagde dokumentation for, at selskabets flådes sikkerhedsresultater er forbedret. Madagaskars kompetente myndigheder erklærede, at de, for så vidt angår operationer, der gennemføres med luftfartøjer af typen B737, er tilfredse med den nuværende overholdelsesgrad, der er demonstreret af *Air Madagascar* med hensyn til ICAO-krav. Medlemsstaterne og EASA bekræftede, at der ikke var konstateret nogen specifikke fejl/mangler ved rampeinspektioner i EU-lufthavne inden for rammerne af SAFA-programmet.

(74) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for så vidt angår *Air Madagascar*. Bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 bør ændres for at tillade beflyvning med luftfartøjer af typen B737 samt luftfartøjer af typen ATR 72/42, der er eller vil blive opført på *Air Madagascars* AOC.

(75) Medlemsstaterne fortsætter med at kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for *Air Madagascar*s luftfartøjer i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Mauretanien

(76) EASA oplyste Kommissionen om rapporter angående luftfartsselskabet *Mauritania Airlines International* (MAI), hvori der påpeges alvorlige sikkerhedsmangler og vedholdende undladelse af at afhjælpe mangler, der er afsløret ved rampeinspektioner i SAFA-programmets regi. Disse mangler vedrører beregninger i forbindelse med flyveplanlægning og -præstation. På trods af visse forbedringer for så vidt angår luftfartøjers stand, påvirker arten og alvoren af de nylige anmærkninger direkte sikkerheden ved flyveoperationer og gør afhjælpende foranstaltninger påkrævet.

(77) Kommissionen har direkte underrettet de kompetente nationale myndigheder (ANAC) og *Mauritania Airlines International* (MAI) om disse mangler, for at de hurtigt kan iværksætte udbedrende foranstaltninger. ANAC bekræftede modtagelsen ved at rapportere om en række afhjælpende foranstaltninger og om resultaterne af den seneste ICAO-audit på områderne flyvepladser og luftfartstjenester.

(78) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Mauretanien på denne.

(79) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Mozambique

(80) Mozambiques kompetente myndigheder (IACM) har aflagt rapport om den igangværende gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der er forelagt for og godkendt af ICAO. Ifølge den seneste statusrapport og ledsagedokumenter, som Kommissionen og EASA modtog den 26. september 2014, arbejder IACM fortsat på at ajourføre den retlige ramme ved at fremlægge lovforslag om yderligere at tilpasse loven om civil luftfart til ICAO's krav, at få sin rolle opgraderet fra blot at være tilsynsmyndighed til at være en egentlig myndighed og videreføre tilpasningen af sine eksisterende forskrifter til de ændrede ICAO-standarder og anbefalet praksis (SARP). Rekruttering og uddannelse af personalet videreføres med henblik på at styrke tilsynskapaciteten yderligere — primært på områderne flyveoperationer og certifikater, luftdygtighed og håndhævelse. Den interne kapacitetsopbyggende indsats styrkes gennem partnerskaber med afrikanske og europæiske myndigheder samt med de regionale organisationer. Der er gennemført en analyse af manglerne med hensyn til flyvepladscertificering for alle lufthavne, og der er anmodet om en udførlig plan for certificering af de internationale lufthavne (Maputo, Beira og Nacala) med henblik på at indlede processen i 2015. Det statslige sikkerhedsprogram er udarbejdet og forventes at være fuldført senest i 2017.

(81) IACM har arbejdet videre med de udestående USOAP-anmærkninger i relation til de tilknyttede protokolspørgsmål. Hertil kommer, at mange af de nødvendige forskrifter og procedurer til støtte for svar er udarbejdet og den dertil hørende dokumentation uploadet ved hjælp af ICAO's onlineværktøj CMA. Man afventer pt. ICAO's validering af disse foranstaltninger.

(82) IACM har anmodet om et ICVM for at få valideret fremskridt med hensyn til gennemførelsen af sin plan for afhjælpende foranstaltninger; dette er nu planlagt til at finde sted fra den 26. november til den 4. december 2014 og dækker lovgivningen, den civile luftfartsmyndigheds organisation, flyvepladser og luftfartstjenesten.

(83) Kommissionen noterer sig IACM's rapport om de betydelige fremskridt med hensyn til at afhjælpe mangler, som ICAO har påvist, og myndigheden tilskyndes til at afslutte sit arbejde med at etablere et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med de internationale standarder. De betydelige fremskridt, der allerede er opnået, og de forventede yderligere fremskridt anerkendes, og Unionens sikkerhedskontrolbesøg kunne finde sted i første kvartal af 2015. For indeværende er det imidlertid en kendsgerning, at der stadig er behov for at tage helt og fuldt højde for adskillige vigtige luftfartssikkerhedsrelaterede problemer.

(84) Efterforskningen af havariet, der ramte luftfartsselskabet *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* (LAM) den 29. november 2013, er stadig i gang. Den endelige rapport over havariefterforskningen forventes at foreligge ved udgangen af 2014. Efter havariet foretog LAM en omfattende gennemgang af selskabets interne flyvesikkerheds- og luftfartssikkerhedsrelaterede uddannelser, mekanismer og procedurer, hvilket mundede ud i mere stringente organisatoriske og operationelle krav. Sideløbende hermed er der blevet arbejdet videre på yderligere at forbedre sikkerhedsstyringssystemet (SMS) med særlig vægt på analyse og udveksling af flyvedata.

(85) IACM rapporterede også, at de viderefører processen med henblik på certificering af luftfartsselskaber i overensstemmelse med ICAO's SARP. Ifølge den liste, som IACM forelagde, er et nyt luftfartsselskab, *Makond Lda*, blevet certificeret. IACM kunne dog ikke forelægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med dette luftfartsselskab sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(86) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at tilføje luftfartsselskabet *Makond Lda*, i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Nepal

(87) Kommissionen har videreført sine drøftelser med den kompetente myndighed i Nepal (CAAN) for at fastslå myndighedens kapacitet til i tilstrækkelig grad at gennemføre og håndhæve de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(88) Efter anmodning fra Kommissionen forelagde CAAN dokumentation om fremskridt med hensyn til tilsynet med sikkerhed og herunder med at afhjælpe de mangler, der er afdækket i forbindelse med Unionens kontrolbesøg i Nepal i februar 2014, ICAO's betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, samt ICAO's audit.

(89) Kommissionen og EASA holdt et møde med CAAN den 24. september 2014. Mødet fokuserede især på de opnåede fremskridt inden for flyvebesætningers certifikater, certificering af luftfartsselskaber og tilsyn med flyveoperationer.

(90) Der er imidlertid tegn på, at fremskridtene er utilstrækkelige, og at der er behov for mere tid. Navnlig hersker der tvivl om, hvorvidt CAAN hidtil har været tilstrækkelig opmærksom på kravene til flyvebesætninger, der opererer i en besætning med flere besætningsmedlemmer, navnlig fordi en mangelfuld uddannelse af flyvebesætningen påpeges som en sandsynlig årsag i havarirapporten efter dødsulykken den 16. februar 2014.

(91) Dertil kommer, at der stadig er betænkeligheder ved, hvorvidt CAAN's fornyede certificering af luftfartsselskaber er utilstrækkelig og kan være uegnet til at sikre, at alle nepalesiske luftfartsselskaber opfylder de internationale krav til luftfartssikkerhed. CAAN tilskyndes derfor til at søge ekspertbistand på de relevante områder for at vurdere processen, kontrollere egnetheden heraf og om fornødent træffe foranstaltninger.

(92) Et møde mellem Kommissionen, EASA og henholdsvis *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air* og *Yeti Airlines* blev holdt den 11. november 2014 for at gennemgå fremskridt med hensyn til de bemærkninger, som er afgivet i forbindelse med Unionens kontrolbesøg på stedet, og andre spørgsmål vedrørende forbedring af luftfartssikkerheden i Nepal.

(93) Der ses med tilfredshed på visse luftfartsselskabers evne til at styre risici i deres operationer på et niveau, som peger i retning af, at de evner at afbøde risici, der opstår som følge af et utilstrækkeligt tilsyn fra CAAN's side. Imidlertid finder Kommissionen, at Nepals kompetente myndigheder på nuværende tidspunkt er ude af stand til i tilstrækkelig grad at gennemføre og håndhæve de relevante internationale sikkerhedsstandarder på et niveau, som kunne berettige til at lempe det nuværende driftsforbud.

(94) Det bør bemærkes, at Kommissionen den 25. august 2014 skrev til CAAN for at få ajourførte oplysninger om luftfartsselskaber, der er underlagt myndighedens tilsyn. I et brev af 10. september 2014 oplyste CAAN Kommissionen om, at et nyt luftfartsselskab er blevet certificeret siden den seneste ajourføring: AOC nr. 082/2014 var blevet udstedt til *Manang Air Pvt. Ltd.* den 3. juli 2014. CAAN forelagde dog ikke nogen dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med dette luftfartsselskab sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(95) Luftfartsselskaber, som tidligere havde et særskilt AOC udstedt alene for deres internationale operationer, har nu fået udstedt ét AOC, der omfatter alle operationer. Derfor har CAAN tilbagekaldt AOC nr. 058/2010, der tilhørte *Buddha Air (International Operations)*, og AOC nr. 059/2010, der tilhørte *Shree Airlines (International Operations)*.

(96) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at tilføje *Manang Air Pvt. Ltd.* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 og for at lade *Buddha Air (International Operations)* og *Shree Airlines (International Operations)* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Filippinerne

(97) Den 9. april 2014 bekendtgjorde FAA sin beslutning om at opgradere Filippinernes kategoristatus for overholdelse fra niveau 2 til niveau 1 inden for rammerne af IASA-auditprogrammet. I et brev af 24. juli 2014 til Kommissionen henviste Filippinernes myndigheder for civil luftfart (CAAP) til FAA's beslutning om at opgradere Filippinernes kategoristatus. I dette brev er der også henvist til meddelelsen fra ICAO om, at Filippinerne har afhjulpet de tidligere påviste betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Endelig anførte CAAP i dette brev, at dens næste mål var at få ophævet driftsforbuddet for luftfartsselskaber, som er certificeret i Filippinerne, og som stadig var underlagt driftsforbud i Unionen.

(98) I et brev til CAAP af 22. september 2014 gentog Kommissionen, at enhver afgørelse om at lade luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne, udgå af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen skal træffes på grundlag af en evidensbaseret tilgang. I den forbindelse blev der den 4. november 2014 holdt et teknisk møde med eksperter fra Kommissionen og EASA samt højtstående repræsentanter fra CAAP.

(99) Den dokumentation, som CAAP forelagde før og på det tekniske møde den 4. november 2014, omfattede nærmere oplysninger om CAAP's aktuelle organisationsstruktur og forslag til forbedringer, som vil styrke dens tilsynskapacitet. Der blev ligeledes forelagt nærmere oplysninger om CAAP's løbende tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne. CAAP nævnte også igangværende forbedringer af infrastrukturen og forelagde en ajourføring af den påtænkte videreudvikling af myndighedens statslige sikkerhedsprogram (SSP).

(100) Kommissionen foreslog endvidere i sit brev af 22. september 2014, at EASA kunne aflægge et besøg på stedet for at yde Filippinerne teknisk bistand. Besøget blev gennemført i ugen fra den 10. november 2014.

(101) Drøftelsen og den dokumentation, som CAAP stillede til rådighed på det tekniske møde af 4. november 2014, anses for lovende med hensyn til de fremskridt, som Filippinernes kompetente myndigheder har gjort angående tilsynet med luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne. Dette åbner mulighed for, at Unionen kan aflægge et kommende kontrolbesøg på stedet.

(102) Angående CAAP's mål om at ansøge om en fuldstændig ophævelse af driftsforbuddet for luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne, er der imidlertid behov for at understrege, at det vil kræve en fuld vurdering af alle relevante oplysninger, og at resultatet af Unionens kontrolbesøg på stedet skal være tilfredsstillende.

(103) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Filippinerne på denne.

(104) Medlemsstaterne vil fortsat skulle kontrollere *Philippine Airlines*' og *Cebu Pacific Air*s faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

(105) Kommissionen, EASA og medlemsstaterne har fortsat nøje overvåget sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation og beflyver Unionen, herunder gennem prioritering af rampeinspektioner, som udføres for visse russiske luftfartsselskaber i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

(106) Den 15. juli 2014 mødtes Kommissionen med repræsentanter for luftfartsselskabet *Kogalymavia* med henblik på at efterprøve effektiviteten af de foranstaltninger, som det pågældende luftfartsselskab har truffet for at forbedre sikkerhedsniveauet. Samlet set forekommer de fremskridt, som Kogalymavia har opnået, at være holdbare. Luftfartsselskabet opfordres til at videreføre arbejdet med at etablere en positiv sikkerhedskultur internt i sin organisation og herunder indberette afgørende sikkerhedsrelaterede oplysninger.

(107) Den 6. november 2014 mødtes Kommissionen bistået af EASA og en medlemsstat med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed (FATA). Formålet med dette møde var at sikre, at anmærkninger, der er påvist hos russiske luftfartsselskaber i forbindelse med SAFA-rampeinspektioner i de seneste 12 måneder, er afhjulpet på passende vis af disse luftfartsselskaber. På mødet påtog FATA sig yderligere at undersøge de bagvedliggende årsager til visse alvorlige anmærkninger og til at følge op på de tilfælde, hvor en manglende overholdelse endnu ikke er blevet korrekt afhjulpet.

(108) Den 21. november 2014 oplyste FATA Kommissionen om, at myndigheden havde henstillet til sine luftfartsselskaber, at de i rette tid får taget højde for alle udestående anmærkninger i SAFA-databasen, og at afhjælpende foranstaltninger tages i anvendelse for at undgå problemer med hensyn til SAFA-inspektioner og -anmærkninger.

(109) Ud fra de disponible oplysninger blev det konkluderet, at der ikke er behov for en høring i Udvalget for Luftfartssikkerhed af de russiske luftfartsmyndigheder eller af luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation.

(110) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation på denne.

(111) Medlemsstaterne vil dog fortsat skulle kontrollere Den Russiske Føderations luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012. Hvis disse inspektioner peger i retning af en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe foranstaltninger mod luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra São Tomé og Príncipe

(112) Efter en lang periode uden kontakt rapporterede de kompetente myndigheder i São Tomé og Principe (INAC) den 22. september 2014 om de opnåede fremskridt i denne periode.

(113) Den 28. maj 2014 bekendtgjorde ICAO endvidere, at de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder er afhjulpet for så vidt angår processen til certificering af luftfartsoperatører og overvågning tillige med den sikkerhedsbeskyttelse, som flyvepladsoperatører tilvejebringer. Dermed har São Tomé og Príncipe afhjulpet alle tidligere påviste betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

(114) For øjeblikket gennemføres planen for afhjælpende foranstaltninger, som INAC har forelagt. Af resuméet af gennemførelsen pr. medio april 2014 fremgår det, at 20 % af de aktiviteter, som efter planen skal gennemføres inden udgangen af november 2014, er planmæssigt gennemført, og 25 % af disse aktiviteter er stadig i gang, medens de resterende 55 % endnu ikke er påbegyndt, og deres forventede færdiggørelsesdato er udskudt væsentligt.

(115) INAC har tilbagekaldt AOC fra otte luftfartsselskaber: *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo* og *Transliz Aviation*. INAC har forelagt skriftlig dokumentation for, at disse luftfartsselskabers AOC er tilbagekaldt.

(116) Kommissionen noterer sig den positive udvikling, som INAC meddeler, og ser navnlig med tilfredshed på, at AOC tilbagekaldes fra luftfartsselskaber, som har deres hovedforretningssted uden for landet, og at alle deres luftfartøjer slettes fra São Tomé og Príncipes register.

(117) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade disse luftfartsselskaber udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(118) INAC rapporterede også, at der er udstedt AOC til luftfartsselskaberne *STP Airways* og *Africas Connection*. INAC kunne dog ikke forelægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse to luftfartsselskaber sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(119) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at tilføje luftfartsselskaberne *STP Airways* og *Africa's Connection* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Sudan

(120) Sudans civile luftfartsmyndighed (SCAA) forelagde Kommissionen oplysninger om fire luftfartsselskaber: *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) og *Tarco Air* (TRQ). Af den ledsagende dokumentation fremgår det, at disse luftfartsselskabers sikkerhedsstyring befinder sig på forskellige niveauer. Ikke desto mindre tyder disse dokumenter på, at der er gjort gode fremskridt, og at der kunne blive tale om at forberede Unionens kontrolbesøg i 2015.

(121) SCAA oplyste også Kommissionen om resultaterne af ICAO's seneste audit på områderne flyvepladser og luftfartstjenester. Selv om disse audits vedrører områder, som oftest ikke vedrører de tekniske aspekter af Unionens væsentligste betænkeligheder angående luftfartsselskaber, som er registreret i Sudan, dvs. personcertifikater, operationer og luftdygtighed, har denne påvist, at SCAA har bestræbt sig på at tage højde for alle spørgsmål om luftfartssikkerhed i en helhedsorienteret tilgang.

(122) SCAA har efter alt at dømme vedtaget varige forbedringer på en realistisk og progressiv måde. Imidlertid er der fortsat behov for en grundig vurdering for at fastslå, hvorvidt SCAA og luftfartsselskaber, der er certificeret i Sudan, overholder de internationale sikkerhedsstandarder. Desuden skal yderligere verifikation i form af Unionens kontrolbesøg finde sted, inden der kan tages stilling til eventuelle forslag til ændringer af fællesskabslisten over luftfartsselskaber, som er omfattet af driftsforbud i Unionen.

(123) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Sudan på denne.

Luftfartsselskaber fra Zambia

(124) Ved brev af 15. maj 2014 rapporterede Zambias ministerium for civil luftfart til Kommissionen, at Zambias civile luftfartsmyndighed (ZCAA) er operationel, og at man er i færd med at styrke den forvaltningsmæssige kapacitet. Dette brev indeholdt også en ajourføring angående de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet for at afhjælpe de eksisterende mangler, herunder en sikkerhedsplan, som Kommissionen modtog den 5. august 2014. I denne sikkerhedsplan fastlægges de yderligere foranstaltninger, der skal træffes for at indføre et produktivt og effektivt regulerings- og tilsynssystem i Zambia, og den indeholder klare mål på kort, mellemlang og lang sigt.

(125) Zambias ministerium for civil luftfart har efter alt at dømme gjort fremskridt, og Zambias myndigheder tilskyndes til fortsat at skabe yderligere forbedringer, således at de nuværende begrænsninger kan tages op til fornyet overvejelse på et passende tidspunkt efter den nødvendige kontrol. I øjeblikket findes der imidlertid en række væsentlige mangler, bl.a. vedrørende oprettelsen af ZCAA, herunder et tilstrækkeligt antal korrekt uddannede medarbejdere, og ajourføringen af lovgivning og forskrifter til gennemførelse af bestemmelserne i ICAO's bilag, som er udpeget i sikkerhedsplanen, og for hvilke der endnu ikke er truffet relevante foranstaltninger.

(126) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Zambia på denne.

(127) I betragtning af betydningen for sikkerheden anerkendes det i artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2111/2005, at det er nødvendigt at træffe hurtige afgørelser og om nødvendigt skabe mulighed for en hasteprocedure. For at beskytte følsomme oplysninger og minimere de kommercielle virkninger er det derfor afgørende, at afgørelser om at ajourføre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen, offentliggøres og træder i kraft straks efter vedtagelsen.

(128) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(129) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 474/2006 foretages følgende ændringer:

1) Bilag A erstattes af teksten i bilag A til nærværende forordning;

2) Bilag B erstattes af teksten i bilag B til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 2014.

På Kommissionens vegne
For formanden
Violeta BULC
Medlem af Kommissionen

BILAG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, FOR HVIS VEDKOMMENDE ALLE FORMER FOR DRIFT ER OMFATTET AF FORBUD I EU MED UNDTAGELSER [1]

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republikken Ghana
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			**Den Islamiske Republik Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Den Islamiske Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Den Islamiske Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Ukendt	PIR	Den Islamiske Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Den Islamiske Republik Afghanistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Angola, undtagen TAAG *Angola Airlines*, der er optaget i bilag B, herunder:			**Republikken Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukendt	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag A, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republikken Angola
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Benin, herunder:			**Republikken Benin**
AERO BENIN	PEA nr. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	AEB	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA nr. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ukendt	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA nr. 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS	BGL	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Republikken Benin
COTAIR	PEA nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA nr. 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA nr. 016/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	TNB	Republikken Benin
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Congo, herunder:			**Republikken Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republikken Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Ukendt	Republikken Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Ukendt	Republikken Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republikken Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Ukendt	Republikken Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Ukendt	Republikken Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republikken Congo

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:			**Den Demokratiske Republik Congo (DRC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministers underskrift (anordning nr. 78/205)	LCG	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			**Ækvatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			**Eritrea**

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Gabonesiske Republik, undtagen *Gabon Airlines*, *Afrijet* og *SN2AG*, der er optaget i bilag B, herunder:			**Den Gabonesiske Republik**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Den Gabonesiske Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Den Gabonesiske Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Den Gabonesiske Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Den Gabonesiske Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Den Gabonesiske Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Den Gabonesiske Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Den Gabonesiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Indonesien, undtagen *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* og *Indonesia Air Asia*, herunder:			**Republikken Indonesien**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Ukendt	Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republikken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Ukendt	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republikken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Ukendt	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republikken Indonesien
BATIK AIR	121-050	BTK	Republikken Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republikken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukendt	Republikken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republikken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republikken Indonesien
EASTINDO	135-038	ESD	Republikken Indonesien
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Ukendt	Republikken Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Ukendt	Republikken Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Ukendt	Republikken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Ukendt	Republikken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republikken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Republikken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republikken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republikken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republikken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republikken Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Ukendt	Republikken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republikken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republikken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
MARTABUANA ABADION	135-049	Ukendt	Republikken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Ukendt	Republikken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
MY INDO AIRLINES	121-042	Ukendt	Republikken Indonesien
NAM AIR	121-058	Ukendt	Republikken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republikken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukendt	Republikken Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republikken Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Ukendt	Republikken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republikken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukendt	Republikken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukendt	Republikken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republikken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ukendt	Republikken Indonesien
SKY AVIATION	121-028	Ukendt	Republikken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Ukendt	Republikken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republikken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republikken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republikken Indonesien
SURYA AIR	135-046	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republikken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republikken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesien
UNINDO	135-040	Ukendt	Republikken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republikken Indonesien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Kasakhstan, undtagen *Air Astana*, herunder:			**Republikken Kasakhstan**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republikken Kasakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republikken Kasakhstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republikken Kasakhstan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republikken Kasakh-stan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republikken Kasakh-stan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republikken Kasakh-stan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republikken Kasakh-stan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republikken Kasakh-stan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republikken Kasakh-stan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republikken Kasakh-stan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			**Den Kirgisiske Repu-blik**
AIR BISHKEK (tidligere EASTOK AVIA)	15	EAA	Den Kirgisiske Repu-blik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Repu-blik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Repu-blik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Den Kirgisiske Repu-blik
HELI SKY	47	HAC	Den Kirgisiske Repu-blik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Repu-blik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Den Kirgisiske Repu-blik
S GROUP INTERNATIONAL (tidligere S GROUP AVIATION)	45	INT	Den Kirgisiske Repu-blik
SKY BISHKEK	43	BIS	Den Kirgisiske Repu-blik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Den Kirgisiske Repu-blik
SKY WAY AIR	39	SAB	Den Kirgisiske Repu-blik

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
TEZ JET	46	TEZ	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia			**Republikken Liberia**
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Mozambique, herunder:			**Republikken Mozambique**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Ukendt	Republikken Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Ukendt	Republikken Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Ukendt	Republikken Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Ukendt	Republikken Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Ukendt	Republikken Mozambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Ukendt	Republikken Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Ukendt	Republikken Mozambique

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Ukendt	Republikken Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republikken Mozambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republikken Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Ukendt	Republikken Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republikken Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Ukendt	Republikken Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Ukendt	Republikken Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Ukendt	Republikken Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republikken Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Ukendt	Republikken Mozambique
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:			**Republikken Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ukendt	Republikken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Ukendt	Republikken Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republikken Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Ukendt	Republikken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Ukendt	Republikken Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Ukendt	Republikken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Ukendt	Republikken Nepal

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republikken Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republikken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Ukendt	Republikken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republikken Nepal
SITA AIR	033/2000	Ukendt	Republikken Nepal
TARA AIR	053/2009	Ukendt	Republikken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republikken Nepal
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Filippinerne, undtagen *Philippine Airlines* og *Cebu Pacific Air*, herunder:			**Republikken Filippinerne**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republikken Filippinerne
AIR JUAN AVIATION	2013053	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republikken Filippinerne
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republikken Filippinerne
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Ukendt	Republikken Filippinerne
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Ukendt	Republikken Filippinerne
CM AERO SERVICES	20110401	Ukendt	Republikken Filippinerne
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Ukendt	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Ukendt	Republikken Filippinerne
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Ukendt	Republikken Filippinerne
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republikken Filippinerne
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republikken Filippinerne
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republikken Filippinerne
LION AIR	2009019	Ukendt	Republikken Filippinerne
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Ukendt	Republikken Filippinerne
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Republikken Filippinerne
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ukendt	Republikken Filippinerne
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Ukendt	Republikken Filippinerne
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republikken Filippinerne
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Ukendt	Republikken Filippinerne
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Ukendt	Republikken Filippinerne
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Ukendt	Republikken Filippinerne
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:			**São Tomé og Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:			**Republikken Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	UKENDT	RUM	Republikken Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	UKENDT	DTY	Republikken Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	UKENDT	Ukendt	Republikken Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	UKENDT	ORJ	Republikken Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	UKENDT	PRR	Republikken Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	UKENDT	SVT	Republikken Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	UKENDT	Ukendt	Republikken Sierra Leone
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			**Republikken Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republikken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republikken Sudan
BADER AIRLINES	35	BDR	Republikken Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republikken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republikken Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republikken Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republikken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republikken Sudan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfartsselska-bets hjemstat
GREEN FLAG AVIATION	17	Ukendt	Republikken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republikken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republikken Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republikken Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republikken Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republikken Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republikken Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republikken Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republikken Sudan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Zambia, herunder:			**Republikken Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Republikken Zambia

BILAG B

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I EU [1]

Luftfartsselska-bets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfarts-selskabets hjemstat	Luftfar-tøjstype med begræns-ning	Registre-ringsnum-mer eller -numre og serienum-mer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registre-ringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 5 luftfartøjer af typen Boeing B-777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B-737-700	Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ.	Republik-ken Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kasakhstan	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen Boeing B767, luftfar-tøjer af typen B757, luftfartøjer af typen Airbus A319/320/321.	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer i Boeing B767-flåden, som er opført på AOC, luftfar-tøjer i Boeing B757-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Airbus A319/320/321-flåden, som er opført på AOC	Aruba (Konge-riget Neder-landene)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP.	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336).	Comorerne
AFRIJET [2]	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Den Gabone-siske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50 og 2 luftfar-tøjer af typen Falcon 900.	Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Den Gabone-siske Repu-blik
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ ANAC	GBK	Den Gabone-siske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Boeing B767-200.	Hele flåden, undtagen: TR-LHP.	Den Gabone-siske Repu-blik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Den Gabone-siske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Challenger CL-601 og 1 luftfartøj af typen HS-125-800.	Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG.	Den Gabone-siske Repu-blik; Den Sydafrikanske Republik.
AIRLIFT INTER-NATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republik-ken Ghana	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen DC8-63F	Hele flåden, undtagen: 9G-TOP og 9G-RAC.	Republik-ken Ghana

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag B, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

Luftfartsselska-bets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Luftfarts-selskabets hjemstat	Luftfar-tøjstype med begræns-ning	Registre-ringsnum-mer eller -numre og serienum-mer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registre-ringsstat
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen Airbus A300, 8 luftfar-tøjer af typen Airbus A310 og 1 Boeing B737-luftfartøj.	Hele flåden, undtagen: 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 Islamiske Republik Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Den Demokra-tiske Folkere-publik Korea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204.	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633.	Den Demokra-tiske Folkere-publik Korea
AIR MADAGA-SCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskar	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen B737, luftfartøjer af typen ATR 72/42 og 3 luftfartøjer af typen DHC 6-300.	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer inden for Boeing B737-flåden, som er opført på AOC; luftfartøjer inden for ATR 72/42-flåden, som er opført på AOC; 5R-MGC, 5R-MGD og 5R-MGF.	Republikken Madagas-kar

([1]) Air Astana har kun lov til at anvende de anførte specifikke luftfartøjstyper, forudsat de er registreret i Aruba og alle ændringer af AOC'et fremsendes rettidigt til Kommissionen og Eurocontrol.
([2]) Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.
([3]) Gabon Airlines må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.
([4]) Iran Air må kun beflyve Den Europæiske Union med de specifikke luftfartøjer og på de betingelser, der er fastsat i betragtning 69 i forordning (EU) nr. 590/2010, EUT L 170 af 6.7.2010, s. 15.