KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 590/2010

af 5. juli 2010

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA–KOMMISSIONEN HAR —

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 Den Europæiske Union og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF ([1]), særlig artikel 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Den Europæiske Union i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005 ([2]).

(2) En række medlemsstater har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante i forbindelse med en ajourføring af fællesskabslisten, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Tredjelande har også forelagt relevante oplysninger. Fællesskabslisten bør ajourføres på dette grundlag.

(3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller — hvor dette ikke har været muligt — 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 for dem i Den Europæiske Union eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på Fællesskabslisten.

(4) Kommissionen gav de berørte luftfartsselskaber lejlighed til at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give Kommissionen en mundtlig redegørelse inden for 10 arbejdsdage samt at give en mundtlig redegørelse til Udvalget for Luftfartssikkerhed, der er nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart ([3]).

(5) De myndigheder, som har ansvaret for at føre tilsyn med de berørte luftfartsselskaber, er blevet konsulteret af Kommissionen og i nogle tilfælde også af nogle medlemsstater.

(6) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og Kommissionen om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i lande, som berøres af forordning (EF) nr. 2111/2005. Det er blevet underrettet om anmodningerne om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med sigte på at afhjælpe eventuel manglende overholdelse af gældende internationale standarder.

(7) Udvalget for Luftfartssikkerhed er også blevet underrettet om de håndhævelsesforanstaltninger, som EASA og medlemsstaterne har iværksat for at sikre den vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelse af luftfartøjer, der er registreret i Den Europæiske Union og drives af luftfartsselskaber, der er certificeret af civile luftfartsmyndigheder i tredjelande.

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

Den Europæiske Unions luftfartsselskaber

(9) På baggrund af resultater af SAFA-rampeinspektioner for luftfartøjer fra visse EU-luftfartsselskaber og områdespecifikke inspektioner og audit, som er udført af deres nationale luftfartsmyndigheder, har nogle medlemsstater truffet visse håndhævelsesforanstaltninger. De oplyste Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om disse foranstaltninger: Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder tilbagekaldte luftfartsselskabet Trans Euro Air Limited's Air Operator Certificate (AOC) den 6. april 2010 og suspenderede MK Airlines' AOC den 12. april 2010; Spaniens kompetente myndigheder suspenderede luftfartsselskabet Baleares Link Express' AOC og licens den 9. juni 2010, og Slovakiets kompetente myndigheder tilbagekaldte luftfartsselskabet Seagle Air's licens den 11. december 2009 og Air Slovakia's den 3. maj 2010.

([1]) EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.
([2]) EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14.
([3]) EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

Air Algérie

(10) Ud fra en analyse af resultaterne af SAFA-inspektioner, der er udført på luftfartøjer, som Air Algérie siden januar 2009 har benyttet til sine operationer til EU, indledte Kommissionen et samråd med Algeriets kompetente myndigheder den 7. december 2009 og 5. februar 2010 med henblik på at få afhjulpet konstateringerne på områderne sikkerhed for gods om bord, luftfartøjers luftdygtighed og operationer og flyvebesætningscertifikater.

(11) Algeriets kompetente myndigheder forelagde i deres svar af 15. marts 2010 oplysninger om foranstaltninger, der er iværksat som opfølgning på rampeinspektioner for at afhjælpe de afslørede sikkerhedsmangler.

(12) Kommissionen sendte en yderligere anmodning om oplysninger den 6. maj 2010. De kompetente myndigheder forelagde yderligere oplysninger den 27. maj 2010. Efter et møde med Algeriets kompetente myndigheder, luftfartsselskabet samt Frankrigs kompetente myndigheder og EASA den 9. juni 2010 påtog Algeriets kompetente myndigheder sig at forelægge yderligere oplysninger forud for mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed, bl.a. en liste over de tilsynsaktiviteter, som myndigheden har udført hos Air Algérie. Oplysningerne blev sendt den 18. juni 2010. Myndighederne påtog sig også om kort tid at forelægge en detaljeret plan for afhjælpende foranstaltninger samt en tidsplan for verifikation og afslutning af denne. Sideløbende med dette udarbejdede Frankrigs kompetente myndigheder efter luftfartsselskabets anmodning et initiativ med henblik på at skabe øget opmærksomhed om og tilbyde uddannelse inden for rammerne af EU's SAFA-program.

(13) Med henblik på at udvikle en løbende overvågning af luftfartsselskabets sikkerhedsresultater anmodede Kommissionen Algeriets kompetente myndigheder om også at forelægge månedlige rapporter om deres tilsynsaktiviteter i henseende til Air Algérie på områderne vedvarende luftdygtighed, vedligeholdelse og operationer, herunder verifikation af gennemførelsen af den plan for afhjælpende foranstaltninger, som vil skulle forelægges. Kommissionen tilskynder Algeriets kompetente myndigheder til at fortsætte deres indsats for at forbedre opfyldelsen af de gældende sikkerhedsstandarder.

(14) I mellemtiden verificerer medlemsstaterne dette luftfartsselskabs faktiske opfyldelse af de relevante sikkerhedsstandarder i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008 for at sikre, at antallet af inspektioner af Air Algérie forhøjes, så der skabes et grundlag for en fornyet vurdering af sagen i forbindelse med det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, som vil finde sted i november 2010.

Air Bangladesh

(15) Kommissionen oplyste Udvalget for Luftfartssikkerhed om resultaterne af et besøg med henblik på at yde teknisk bistand, som Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur udførte i Folkerepublikken Bangladesh efter ICAO's USOAP-audit af maj 2009. ICAO's USOAP-audit resulterede i, at der blev konstateret betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder på områderne luftfartøjsoperationer, certificering og det tilsyn, som udføres af den civile luftfartsmyndighed i Bangladesh (CAAB). Under besøget blev det bemærket, at CAAB tydeligvis havde ydet en indsats på alle niveauer for at gennemføre handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger og havde udvist stor vilje til at overvinde de sikkerhedsproblemer, som er fremhævet i forbindelse med ICAO's audit. Kommissionen ser med tilfredshed på disse opmuntrende tiltag, men den følger nøje CAAB's fremskridt med hensyn til gennemførelsen af deres handlingsplan for afhjælpende foranstaltninger for at sikre, at der tages fat på de aktuelle sikkerhedsmangler uden unødig forsinkelse.

(16) Under besøget oplyste CAAB gruppen om, at et B747-269B med registreringsnummer S2-ADT er slettet af Bangladeshs register, og at operatøren Air Bangladesh har indstillet sine aktiviteter. CAAB meddelte officielt dette til Kommissionen den 16. maj 2010.

(17) Det vurderes derfor i lyset af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier, at det førnævnte luftfartsselskab ikke længere bør være opført i bilag B.

Blue Wing Airlines

(18) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos luftfartsselskabet Blue Wing Airlines certificeret i Suriname, som det fremgår af en række nyere ulykker og mangler, der er indberettet i forbindelse med medlemsstaternes rampeinspektioner.

(19) Blue Wing Airlines var indblandet i en ulykke den 3. april 2008, der kostede 19 dødsofre, en anden ulykke den 15. oktober 2009, der førte til tilskadekomne, og senere en ulykke den 15. maj 2010 med 8 dødsofre. Det samlede antal ulykker, som er overgået dette luftfartsselskab i de seneste to år, giver anledning til alvorlige betænkeligheder, og det har samtidig været umuligt at drage erfaringer af de tidligere ulykker, fordi der ikke er udgivet en officiel rapport over ulykkesefterforskningen.

(20) Der er derudover beviser for alvorlig manglende overensstemmelse med de specifikke sikkerhedsstandarder, som er fastsat ved Chicago-konventionen, hvilket fremgik af de mangler, som Frankrigs kompetente myndigheder konstaterede i forbindelse med en nylig rampeinspektion ([1]) udført inden for rammerne af SAFA-programmet.

([1]) DGAC/F-2010-818.

(21) Frankrigs kompetente myndigheder (DGAC) opfordrede Surinames kompetente myndigheder og Blue Wing Airlines til at forelægge de nødvendige garantier for sikkerheden for dette luftfartsselskabs operationer. Hverken Surinames kompetente myndigheder eller Blue Wing Airlines gav et svar, der gjorde det muligt at afdække de bagvedliggende årsager til ulykkerne og de sikkerhedsmangler, der er konstateret i forbindelse med rampeinspektioner, og forebygge gentagelser, og DGAC besluttede derfor at pålægge ekstraordinære foranstaltninger i form af et driftsforbud for alle Blue Wing Airlines' aktiviteter over fransk område fra den 1. juni 2010 og påtog sig øjeblikkeligt at underrette Kommissionen i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 473/2006.

(22) Kommissionen iværksatte øjeblikkeligt drøftelser med Surinames kompetente myndigheder og Blue Wing Airlines med henblik på, at der på mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed hurtigt kunne træffes afgørelse om, hvorvidt de af Frankrig trufne foranstaltninger skulle udbredes til Den Europæiske Union. Den 25. juni 2010 hørte Kommissionen og medlemsstaterne Blue Wing Airlines, der blev bistået af dettes kompetente myndighed. Hverken Surinames kompetente myndigheder eller Blue Wing Airlines gav et svar, der gjorde det muligt at afdække de bagvedliggende årsager til ulykkerne og de sikkerhedsmangler, der er konstateret i forbindelse med rampeinspektioner, eller hvordan gentagelser forebygges.

(23) I lyset af de hidtidige præstationer hos luftfartsselskabet, som allerede førhen havde forbud mod at beflyve EU, antallet og alvoren af ulykker [1], [2], som har ramt dette luftfartsselskab, de afslørede sikkerhedsmangler og deres tilbøjelighed til at gentage sig vurderes det derfor på baggrund af de fælles kriterier, at den fortsatte drift af dette luftfartsselskab i EU vil udgøre en alvorlig sikkerhedsrisiko, som ikke ved hjælp af en medlemsstats foranstaltninger på tilfredsstillende vis kan afhjælpes i overensstemmelse med artikel 6, i forordning (EF) nr. 2111/2005, og at luftfartsselskabet Blue Wing Airlines derfor bør optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Albanien

(24) Som opfølgning på redegørelsen fra Albaniens kompetente myndigheder (DGCA) på mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i marts 2010 og i henhold til bestemmelserne i forordning nr. 273/2010 [3] videreførte Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) aktivt drøftelserne med Albaniens kompetente myndigheder for at følge op på resultaterne af den omfattende standardinspektion hos Albanien, som er gennemført i januar 2010. Den afsluttende inspektionsrapport af 7. marts 2010 afslørede væsentlige mangler på alle auditerede områder, hvor en øjeblikkelig afhjælpning var påkrævet.

(25) EASA oplyste, at DGCA havde fremlagt en omfattende plan for afhjælpende foranstaltninger, som blev fundet acceptabel og aftalt den 29. april 2010. Ifølge denne plan gennemføres en række afhjælpende foranstaltninger gradvist frem til udgangen af 2011, og der iværksættes straks foranstaltninger for at afhjælpe alvorlige sikkerhedsmangler.

(26) Desuden er Italiens kompetente myndigheder gået i gang med et omfattende partnerskabsprojekt sammen med Albaniens kompetente myndigheder; det forventes påbegyndt i september 2010 med henblik på at bistå disse myndigheder med at opbygge deres tekniske og administrative kapacitet.

(27) Den 28. maj 2010 blev der holdt drøftelser med Albaniens kompetente myndigheder og EASA og med deltagelse af Italiens kompetente myndigheder, hvor det blev bekræftet, at gennemførelsen af denne handlingsplan skrider frem og følger tidsplanen. En første række foranstaltninger blev afsluttet, og de udgør en betydelig ændring af det hidtidige system: der er oprettet en uafhængig albansk civil luftfartsmyndighed (ACAA), og den indledte sit virke i maj 2010; den nyligt oprettede ACAA tilbagekaldte alle tidligere fritagelser, som var tildelt branchen, og forsikrede selskaberne om, at de med en manglende efterlevelse af lovgivningen senest den 1. juni 2010 ville udsætte sig for håndhævelsesforanstaltninger, f.eks. suspendering, begrænsning eller tilbagekaldelse af deres godkendelser. ACAA blev indbudt af Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at redegøre for den fornyede certificering af luftfartsselskaber.

(28) ACAA blev hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed den 21. juni 2010 og bekræftede, at Belle Air og Albanian Airlines har gennemgået en fornyet certificering på behørig vis i juni 2010 i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsregler. ACAA oplyste også, at Star Airways' AOC var suspenderet. Derudover påtog ACAA sig at undlade indtil videre at udstede flere AOC.

(29) ACAA tilskyndes til at træffe de nødvendige foranstaltninger for fortsat på effektiv og rettidig vis at gennemføre den handlingsplan, som er aftalt med EASA, hvor hovedvægten lægges på de konstaterede mangler, som giver anledning til sikkerhedsmæssige betænkeligheder, såfremt de ikke straks afhjælpes. ACAA opfordres især til at øge tempoet i sin kapacitetsopbygning, sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Albanien, i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsforskrifter og træffe håndhævelsesforanstaltninger om fornødent.

(30) ACAA forpligtede sig til jævnligt at rapportere om de opnåede fremskridt med hensyn til gennemførelsen af dennes plan for afhjælpende foranstaltninger. Kommissionen vil med bistand fra EASA og med medlemsstaternes hjælp fortsat kontrolovervåge effektiviteten af ACAA's foranstaltninger og sikkerhedsresultaterne for luftfartsselskaber med licens i Albanien.

[1] 20. til 22. betragtning i forordning (EF) nr. 910/2006 af 20. juni 2006, EUT L 168 af 21.6.2006, s. 17.
[2] 7. til 8. betragtning i forordning (EF) nr. 1400/2007 af 28. november 2007, EUT L 311 af 29.11.2007, s. 12.
[3] 55. til 58. betragtning i forordning (EF) nr. 273/2010 af 30. marts 2010, EUT L 84 af 31.3.2010, s. 30.

Luftfartsselskaber fra Kongeriget Cambodja

(31) De kompetente myndigheder i Cambodja (SSCA) oplyste om yderligere fremskridt med hensyn til gennemførelsen af deres plan for afhjælpende foranstaltninger, der blev udarbejdet for at afhjælpe mangler, som ICAO havde påvist i forbindelse med den audit, som blev udført i 2007 inden for rammerne af dens verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP).

(32) ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM), der blev gennemført i perioden 26. til 29. oktober 2009, bekræftede visse fremskridt, idet den manglende reelle gennemførelse af ICAO-standarder i oktober 2009 blev vurderet til 58 % – et fald fra 71 % i 2007. Men det blev dog også konkluderet, at der er behov for at videreføre en reel gennemførelse af alle afhjælpende foranstaltninger, især hvad angår SSCA's organisation og kapacitetsopbygning.

(33) SSCA rapporterede, at de resterende luftfartsselskaber med licens fra Cambodja har fået deres AOC suspenderet eller tilbagekaldt. Blandt andet udløb Helicopter Cambodjas AOC den 15. oktober 2009, og det blev ikke fornyet; Sokha Airlines' AOC blev tilbagekaldt den 27. oktober 2009; Angkor Airways' og PMT Air's AOC blev tilbagekaldt den 21. april 2010. Dette havde til følge, at ICAO ikke længere havde væsentlige sikkerhedsmæssige betænkeligheder angående luftfartsselskaber med licens fra Kongeriget Cambodja [1].

(34) SSCA oplyste endvidere, at Siem Reap International Airways, hvis AOC er suspenderet, siden januar 2009 har engageret sig i en proces med henblik på fornyet certificering. SSCA erklærede, at luftfartsselskabet fik tildelt en yderligere periode på 4 måneder til at afslutte processen, og i modsat fald ville luftfartsselskabets AOC blive tilbagekaldt. I lyset af den usikkerhed, der omgærder Siem Reap International Airways' situation, vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at luftfartsselskabet fortsat bør være opført i bilag A.

(35) Kommissionen noterer sig alle de håndhævelsesforanstaltninger, som SSCA har iværksat, og fremskridt med hensyn til gennemførelsen af handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger, hvormed det tilsigtes at afhjælpe de mangler, som ICAO har påpeget, og Kommissionen er rede til at støtte kapacitetsopbygningen hos Kongeriget Cambodjas kompetente myndighed med målrettet teknisk bistand.

Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo

(36) Alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo, er pålagt et driftsforbud i EU, og de er opført i bilag A. Kommissionen modtog oplysninger om, at Den Demokratiske Republik Congos kompetente myndigheder har udstedt AOC til luftfartsselskabet Congo Express. Kommissionen indledte drøftelser med Den Demokratiske Republik Congos kompetente myndigheder for at få disse oplysninger bekræftet. De pågældende myndigheder undlod at svare.

(37) Da der ikke forelægger dokumentation for ændringer med hensyn til Den Demokratiske Republik Congos kompetente myndigheders kapacitet til at føre tilsyn med luftfartsselskaber med licens fra denne stat i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsstandarder, vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at Congo Express bør føjes til bilag A.

Luftfartsselskaber fra Den Gabonesiske Republik

(38) Efter anmodning fra Kommissionen foretog Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) et besøg med henblik på at yde teknisk bistand i Den Gabonesiske Republik i perioden 11. - 15. januar 2010. Det fremgår af den rapport, som blev udarbejdet om besøget og udgivet den 6. april 2010, at Gabons kompetente myndigheder (ANAC) arbejder på at afhjælpe de mangler, der blev påpeget af ICAO i dennes audit, som blev udført i maj 2007, inden for rammerne af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). Men i rapporten fremhæves også behovet for at videreføre opbygningen af ANAC's kapacitet med et passende budget og yderligere ansættelse og uddannelse af kvalificerede inspektører samt behovet for at sikre et robust løbende tilsyn med luftfartsselskaber med licens fra Den Gabonesiske Republik. Rapporten indeholder en køreplan, som er fastlagt sammen med ANAC, og som udspecificerer de afhjælpende foranstaltninger, der er nødvendige og nyttige for at afhjælpe ICAO's konstateringer. Ifølge denne køreplan forventes de nødvendige foranstaltninger ikke afsluttet før begyndelsen af 2011.

(39) Den Gabonesiske Republiks kompetente myndigheder (ANAC) anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed og fremlagde sin redegørelse over de hidtidige fremskridt den 21. juni 2010. ANAC oplyste, at lovrammen er taget op til revision med henblik på at reformere landets civilluftfartskodeks, som ventes vedtaget senest den 31. december 2010, samt en gradvis oprettelse af et omfattende sæt gabonesiske bestemmelser for luftfarten, som vil træde i kraft gradvist i løbet af 2011. ANAC rapporterede om yderligere fremskridt med hensyn til sin kapacitetsopbygning i kraft af ansættelsen af yderligere inspektører, hvoraf 7 er i færd med at kvalificere sig. Derudover rapporterede ANAC om fremskridt angående tilsynet med luftfartsselskaberne og håndhævelsen af de nugældende sikkerhedsforskrifter (RACAM), hvilket kom til udtryk ved suspenderingen af SCD Aviations' AOC den 16. oktober 2009, advarslerne til luftfartsselskaberne Service, Gabon Airlines, National Regional Transport og SN2AG og bøderne, som er pålagt luftfartsselskaberne Allegiance og Sky Gabon. Antallet og arten af nogle af de påviste mangler afslører, at yderligere håndhævelsesforanstaltninger kan være påkrævet, hvis luftfartsselskaberne ikke gennemfører de gældende sikkerhedsstandarder.

[1] 12. betragtning i forordning (EF) nr. 1131/2008 af 14. november 2008, EUT L 306 af 15.11.2009, s. 48.

(40) Afrijet Business Services med licens fra Gabon anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at få ophævet de begrænsninger, der for indeværende er pålagt luftfartøjet af typen Falcon 900B med registreringsnummer TR-AFR, og indgav en skriftlig redegørelse herom. Luftfartsselskabet godtgjorde, at det omhandlede luftfartøjs operationer og vedligeholdelse udføres i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsstandarder, hvilket ANAC bekræftede. På baggrund af de fælles kriterier vurderes det derfor, at der ikke er behov for at pålægge begrænsninger på Afrijet Business Services' operationer, som udføres med luftfartøjet af typen Falcon 900B med registreringsnummer TR-AFR, og at dette luftfartøj bør føjes til de luftfartøjer, som luftfartsselskabet må benytte til sine flyvninger til EU, jf. bilag B.

(41) Kommissionen har indtil videre ikke modtaget dokumentation for en fuldstændig gennemførelse af passende afhjælpningsforanstaltninger hos de luftfartsselskaber, som er medtaget på fællesskabslisten, eller hos de myndigheder, der er ansvarlige for det lovpligtige tilsyn med disse luftfartsselskaber. Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber fortsat skal være pålagt driftsforbud (bilag A) eller driftsmæssige begrænsninger (bilag B) alt efter omstændighederne.

(42) Kommissionen ser med tilfredshed på de fremskridt, der er opnået med gennemførelsen af handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger, hvormed det tilsigtes at afhjælpe de mangler, som ICAO har påpeget, og opbygge kapacitet hos Gabons kompetente myndigheder, og Kommissionen er rede til at yde bistand, bl.a. ved at aflægge et kontrolbesøg på stedet for at validere resultaterne, når lovrammen er fastsat.

Luftfartsselskaber fra Republikken Indonesien

(43) Indonesiens kompetente myndigheder (DGCA) rapporterede om store fremskridt med hensyn til at få afhjulpet alle konstateringer, som ICAO påviste i sin audit, der blev udført i februar 2007 inden for rammerne af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). ICAO's Coordination and Validation Mission (ICVM), som blev udført i august 2009, bekræftede, at der er sket betydelige fremskridt, idet den manglende overholdelse af ICAO's standarder er reduceret til 20 %. Den 19. marts 2010 meddelte DGCA ICAO, at de resterende afhjælpende foranstaltninger er afsluttet.

(44) DGCA oplyste, at deres evne til at føre tilsyn med luftfartssikkerheden er forbedret, idet deres budget er øget betragteligt i 2009 og 2010, og der er ansat 25 yderligere flyveoperationsinspektører og 8 kabinesikkerhedsinspektører, og disse suppleres af omfattende teknisk bistand fra ICAO og fra Australiens og Nederlandenes civile luftfartsmyndigheder, hvilket muliggjorde en yderligere ajourføring af bekendtgørelserne vedrørende civil luftfartsikkerhed (CASR).

(45) Indonesiens kompetente myndigheder (DGCA) anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at få ophævet de begrænsninger, der for indeværende er pålagt følgende tre luftfartsselskaber: Indonesia Air Asia, Metro Batavia og Lion Air; de indgav skriftlige redegørelser og mundtlige redegørelse den 22. juni 2010.

(46) Indonesia Air Asias og DGCA's redegørelser bekræftede, at luftfartsselskabet havde gennemgået en fornyet certificering den 30. september 2009 i overensstemmelse med CASR, og at DGCA fører et passende tilsyn med dette luftfartsselskab. DGCA bekræftede, at luftfartsselskabet til fulde opfylder de gældende sikkerhedsstandarder. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at Indonesia Air Asia bør slettes fra bilag A.

(47) Metro Batavias og DGCA's redegørelser bekræftede, at luftfartsselskabet ligeledes havde gennemgået en fornyet certificering den 30. september 2009 i overensstemmelse med CASR, og at DGCA fører et passende tilsyn med dette luftfartsselskab. DGCA bekræftede, at luftfartsselskabet til fulde opfylder de gældende sikkerhedsstandarder. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at Metro Batavia bør slettes fra bilag A.

(48) Lion Airs redegørelse afslørede, at dette luftfartsselskab, som for øjeblikket driver en flåde på 50 luftfartøjer, siden 2004 har været udsat for 2 ulykker og 2 alvorlige hændelser. Luftfartsselskabet forelagde imidlertid ikke tilstrækkelige oplysninger om disse ulykker og hændelser og disses årsager, og det blev heller ikke dokumenteret, at der er truffet passende foranstaltninger for at undgå yderligere gentagelser; dette er særlig vigtigt på baggrund af den forventede betydelige forøgelse af flåden i de kommende år. Det var derudover ikke muligt at få vished for, at DGCA's tilsyn med operationerne er passende, idet der ikke er registreret konstateringer i forbindelse med mere end 100 inspektioner af flyveoperationer, som er registreret i 2009 og 2010. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Lion Air stadig bør opføres i bilag A.

(49) Kommissionen har indtil videre ikke modtaget dokumentation for en fuldstændig gennemførelse af passende afhjælpningsforanstaltninger hos de øvrige luftfartsselskaber, der er optaget på fællesskabslisten. Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber fortsat skal være pålagt driftsforbud (bilag A).

(50) Kommissionen ser med tilfredshed på Indonesiens kompetente myndigheders indsats og fremskridt med hensyn til at afhjælpe sikkerhedsmanglerne på en varig måde.

Luftfartsselskaber fra Filippinerne

(51) I forlængelse af forordning nr. 273/2010 [1] videreførte Kommissionen aktivt drøftelserne med Filippinernes kompetente myndigheder (CAAP) angående de foranstaltninger, som myndighederne har truffet for at forbedre luftfartssikkerheden i Filippinerne og opfylde de gældende sikkerhedsstandarder.

(52) Filippinernes kompetente myndigheder (CAAP) oplyste, at de havde iværksat en række foranstaltninger, som bl.a. indebærer: en omarbejdning af de gældende gennemførelsesbestemmelser og -forskrifter, der forventes afsluttet ved udgangen af 2010; yderligere kapacitetsopbygning hos CAAP via overførsel af kvalificerede inspektører, som pt. arbejder for ICAO inden for det tekniske bistandsprojekt, der forventes afsluttet ved udgangen af 2010, og ansættelse af yderligere personale; en fornyet audit og certificering af alle luftfartsselskaber, herunder luftfartsselskaber, som blev certificeret af CAAP før marts 2010; oprettelse af løbende tilsynsplaner for alle luftfartsselskaber, og styrkelse af håndhævelsesforanstaltninger i tilfælde af, at sikkerhedsmangler påvises.

(53) CAAP oplyste, at de den 19. marts 2010 suspenderede Pacific East Asia Cargo Airlines' (PEAC's) AOC — dette luftfartsselskab havde opretholdt sine operationer uden en tilstrækkelig certificering fra Filippinernes kompetente myndigheder.

(54) Luftfartsselskabet Interisland Airlines Inc., der var blevet certificeret af CAAP den 16. marts 2010, var den 21. april 2010 udsat for en dødsulykke med et luftfartøj på dets AOC af typen Antonov 12BP med registreringsnummer UP-AN216. CAAP, der efterforskede ulykken, besluttede den 23. april 2010 at tilbagekalde Interisland Airlines Inc's AOC, og luftfartsselskabet indstillede derefter sine operationer. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Interisland Airlines Inc. bør slettes fra bilag A.

(55) Philippines Airlines anmodede at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at redegøre for nylige fremskridt, og det blev hørt den 22. juni 2010. Luftfartsselskabet bekræftede, at CAAP havde foretaget en omfattende fornyet certificering af selskabet, at alle afhjælpende foranstaltninger var afsluttet på passende vis, og et nyt AOC blev udstedt den 17. juni 2010. Men da denne proces til fornyet certificering er afsluttet for nylig, og den tilhørende dokumentation blev indsendt sent, var det ikke muligt at verificere situationen på stedet, som det ellers var planen.

(56) Cebu Pacific Airlines anmodede at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at redegøre for nylige fremskridt, og det blev hørt den 22. juni 2010. Luftfartsselskabet bekræftede, at CAAP havde foretaget en omfattende fornyet certificering af selskabet, og at de nødvendige afhjælpende foranstaltninger pågik, men at flere endnu ikke var afsluttet, selvom der allerede den 7. juni 2010 blev udstedt et nyt AOC, hvori de operationelle specifikationer var begrænset til at udelukke transport af farligt gods og præcisionsindflyvninger i kategori II for ATR-72 flåden. Men da den tilhørende dokumentation blev indsendt sent, og nogle konstateringer endnu ikke var afsluttet, var det ikke muligt at verificere situationen på stedet, som det ellers var planen.

(57) Der er stadig ikke fundet løsninger på de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som påvirker det sikkerhedsmæssige tilsyn med luftfartsselskaber med licens fra Filippinerne [2], og som ICAO meddelte alle stater, der er parter i Chicagokonventionen, efter dennes USOAP-audit af Filippinerne i oktober 2009. CAAP oplyste, at de forelagde ICAO en omfattende handlingsplan for at afhjælpe de mangler, som denne organisation påpegede. De forelagde imidlertid ikke handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger og ICAO's vurdering af denne. Desuden oplyste CAAP, at Filippinerne ikke vil være i stand til at ansøge om en revision af det amerikanske FAA's aktuelle klassificering før fjerde kvartal af 2010.

(58) Kommissionen anerkender de bestræbelser, som de kompetente myndigheder har iværksat for at reformere det civile luftfartssystem i Filippinerne. Det vurderes imidlertid i afventning af den faktiske gennemførelse af egnede afhjælpende foranstaltninger med henblik på at rette op på de mangler, som det amerikanske FAA og ICAO har påpeget, og på grundlag af de fælles kriterier, at Filippinernes kompetente myndigheder på nuværende tidspunkt stadig ikke er i stand til effektivt at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder hos alle luftfartsselskaber under myndighedernes lovpligtige kontrol. I lyset af de fælles kriterier vurderes det derfor, at alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne, undtagen Interisland Airlines Inc, fortsat bør være opført i bilag A.

(59) Kommissionen er fortsat rede til at støtte Filippinernes indsats med et kontrolbesøg i nært samarbejde med ICAO og med deltagelse af medlemsstaterne og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, om muligt inden det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, med henblik på at verificere CAAP's fremskridt og herunder operatørernes sikkerhedspræstationer.

[1] 74. til 87. betragtning i forordning (EF) nr. 273/2010 af 30. marts 2010, EUT L 84 af 31.3.2010, s. 33.

[2] ICAO's konstatering OPS/01.

Iran Air

(60) I medfør af forordning (EF) nr. 273/2010 [1] gennemførte Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og med medlemsstaternes hjælp et sikkerhedskontrolbesøg i Den Islamiske Republik Iran i perioden 29. maj - 3. juni 2010 for at verificere, at de af de kompetente myndigheder (CAO-IRI) og Iran Air meddelte foranstaltninger gennemføres på tilfredsstillende vis.

(61) Under besøget kunne CAO-IRI dokumentere, at deres tilsynssystem på området flyveoperationer opfylder hensigten med ICAO's dokument 8335 — Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance. Myndigheden havde derudover afhjulpet en tidligere påpeget svaghed i deres procedurer til opfølgning af audit, idet den har indført et trestrenget system til klassifikation af konstateringer, som åbner mulighed for straks at tage fat på hastende sikkerhedsspørgsmål. Myndigheden påviste også, at den havde truffet foranstaltninger for at imødegå sikkerhedsmæssige betænkeligheder angående iranske luftfartsselskaber, bl.a. Iran Air.

(62) Men på området luftdygtighed og vedligeholdelse blev der konstateret flere tydelige svagheder i CAO-IRI's tilsyn med Iran Air, bl.a. foretages der ingen detaljeret gennemgang af vedligeholdelsesprogrammer og minimumsudstyrslister (MEL), hvilket fører til, at luftfartsselskabets fejl ikke afsløres.

(63) CAO-IRI kunne endvidere ikke forelægge en konsolideret liste over hændelser, der var indtruffet i forbindelse med Iran Airs flyvninger, og de var dermed ikke i stand til at bedømme luftfartsselskabets sikkerhedsresultater overordnet set. CAO-IRI kunne imidlertid påvise, at de havde gennemført en detaljeret efterforskning af alle hændelser af betydning og fremsatte anbefalinger.

(64) Under kontrolbesøget blev det tydeligt slået fast, at CAO-IRI er stærkt engageret i at indføre moderne sikkerhedshåndteringsteknikker, og at mærkbare fremskridt har fundet sted i løbet af de seneste seks måneder. Ekspertgruppen bemærkede også den åbne, samarbejdsvillige og konstruktive tilgang, som CAO-IRI lagde for dagen, når der skulle tages fat på påpegede mangler i deres procedurer.

(65) For Iran Airs vedkommende peges der i rapporten på betydelige mangler angående håndteringen af luftdygtighed og vedligeholdelse. Der var bl.a. lavet grundlæggende fejl i vedligeholdelsesprogrammer, hvilket førte til væsentlige undladelser i programmet for sikkerhedsrelateret udstyr ombord på Airbus A-320–flåden og Boeing 747-200 fragtfly. Derudover sikrede vedligeholdelsessystemet for Airbus A-320–flåden ikke, at udskudte punkter blev afhjulpet inden for de fastsatte tidsrum. Dertil kommer, at der ikke blev foretaget flyvedataovervågning af Airbus A-320–flåden, og at dataindsamlingsraten var meget lav for de øvrige flåder. Endvidere konkluderes det i rapporten, at selskabet ikke tager højde for grundlæggende forhold i relation til dets luftfartøjers vedvarende luftdygtighed. Dette kommer navnlig til udtryk i forvaltningen af luftfartøjer af typen Airbus A320, Boeing 727 og Boeing 747.

(66) I rapporten peges der dog også på klare forbedringer af Iran Air's kvalitetsstyringssystem og sikkerhedsstyringsprocesser, bl.a. hvad angår anvendelsen af Line Oriented Safety Audits og nedsættelsen af et »højtstående sikkerhedsråd« under den administrerende direktørs formandskab, som havde til opgave at koordinere og føre tilsyn med aktiviteter til gennemførelse af robuste sikkerhedsstandarder i de operationelle afdelinger. Ligeledes fremhæves den åbne og samarbejdsvillige tilgang til at få løst påpegede sikkerhedsproblemer og luftfartsselskabets vilje til at indføre moderne sikkerhedsstyringsteknikker.

(67) Iran Air forelagde en redegørelse for Udvalget for Luftfartssikkerhed og gav nærmere oplysninger om en handlingsplan for afhjælpende foranstaltninger, hvormed der tages højde for observationerne i forbindelse med kontrolbesøget på stedet.

(68) Resultaterne af rampeinspektioner, som medlemsstaterne har udført i SAFA-programmets regi i de seneste 14 måneder, viser en støt forbedring af resultaterne, men resultaterne for A-320–luftfartøjerne er mærkbart ringere end luftfartsselskabets øvrige luftfartøjer.

(69) Som følge af de verificerede mangler på området vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelse og SAFA-inspektionernes resultater vurderes det ud fra de fælles kriterier, at alle luftfartøjer af typen A-320, Boeing B-727, B-747-100, Boeing B-747-200 og Boeing B-747-SP på luftfartsselskabets AOC ikke bør tillades at operere i Den Europæiske Union, og disse luftfartøjer bør derfor optages i bilag B. Luftfartsselskabet bør tillades at beflyve Den Europæiske Union på den betingelse, at dets operationer strengt begrænses til det nuværende niveau (antal afgange og destinationer) med de luftfartøjer, som tillades ifølge bilag B.

(70) Kommissionen vil fortsat nøje overvåge Iran Airs præstationer. Men i lyset af Irans kompetente myndigheder udførelse af tilsynet for indeværende opfordrer Udvalget for Luftfartssikkerhed indtrængende Kommissionen til at intensivere sine drøftelser med disse myndigheder for at skabe varige løsninger på de påpegede sikkerhedsproblemer, og Kommissionen anmoder derfor CAO-IRI om at forelægge månedlige rapporter om verifikationen af gennemførelsen af handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger og forelægge oplysninger om alle tilsynsaktiviteter på området vedvarende luftdygtighed, vedligeholdelse og operationer, som CAO-IRI gennemfører hos Iran Air.

[1] 49. betragtning i forordning (EF) nr. 273/2010 af 30. marts 2010, EUT L 84 af 31.3.2010, s. 29.

(71) Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere Iran Airs faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

(72) Den Russiske Føderations kompetente myndigheder oplyste på mødet den 22. juni 2010 Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at de havde truffet en række foranstaltninger for at forbedre tilsynet med visse luftfartsselskaber efter at have modtaget oplysninger fra Kommissionen den 6. maj om et voksende antal sikkerhedsrelaterede konstateringer, som blev afdækket i forbindelse med rampeinspektioner.

(73) Myndighederne oplyste bl.a., at de havde besluttet, at luftfartsselskabet YAK Service med virkning fra den 18. maj 2010 ikke længere tillades at operere i ECAC-stater. Men skulle det vise sig, at denne beslutning ikke håndhæves, forbeholder Kommissionen sig ret til at træffe egnede foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005 med hensyn til dette luftfartsselskab.

(74) I lighed med tidligere ajourføringer af forordning (EF) nr. 474/2006 oplyste Den Russiske Føderations kompetente myndigheder endvidere Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at de som led i deres løbende proces for tilsyn med luftdygtigheden af luftfartøjer, som er opført i deres register, ændrede deres beslutning af 25. april 2008, hvorved de udelukkede luftfartøjer fra at beflyve Den Europæiske Union på 13 russiske luftfartsselskabers AOC. Luftfartøjerne var ikke udstyret til at udføre internationale flyvninger i henhold til ICAO-standarder (ikke udstyret med TAWS/EGPWS), og/eller deres luftdygtighedsbevis var udløbet og/eller ikke blevet fornyet. Udvalget for Luftfartssikkerhed fik i overensstemmelse hermed forelagt en liste over alle luftfartøjer, som opererer på grundlag af AOC i Rusland, tillige med det tilknyttede udstyr. Ud fra disse oplysninger udelukkes følgende luftfartøjer fra at operere til, i eller fra Den Europæiske Union, fordi de ikke har monteret det udstyr, som kræves ifølge ICAO's bilag 6:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 og RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360 og RA-47363.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 og RA-85682 — begge luftfartøjer opereres på nuværende tidspunkt af andre luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 og RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 og RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 og RA-88300; Yak-42D: RA-42437; alle (22) helikoptere Kamov Ka-26 (registreringsnummer ukendt); alle (49) helikoptere Mi-8 (registreringsnummer ukendt); alle (11) helikoptere Mi-171 (registreringsnummer ukendt); alle (8) helikoptere Mi-2 (registreringsnummer ukendt); alle (1) helikopter EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 og RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartøjet af typen TU-154M RA-85682, som tidligere var opført på Krasnoyarsky Airlines' AOC, og som blev tilbagekaldt i 2009, opereres på nuværende tidspunkt af et andet luftfartsselskab, som er certificeret i Den Russiske Føderation.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 og RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (registreringsnummer ukendt); alle Antonov An-24 (registreringsnummer ukendt); alle An-2 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mi-2 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mi-8 (registreringsnummer ukendt).

h) Siberia Airlines: Tupolev - ingen luftfartøjer.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374 og RA-42433; alle Tupolev TU-134A herunder: RA-65065 og RA-65102; alle Antonov AN-24RV herunder: RA-46625 og RA-47818; luftfartøjerne af typen AN24RV med registreringsnummer RA-46625 og RA-47818 opereres på nuværende tidspunkt af et andet russisk luftfartsselskab.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (luftfartøjerne RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 og RA-85432 opereres ikke på nuværende tidspunkt af finansielle årsager).

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806 og RA-85820; alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, og RA-65977; luftfartøjerne RA-65143 og RA-65916 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; alle (1) TU-134B: RA-65726; alle (7) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (opereres ikke på nuværende tidspunkt af finansielle årsager), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 og RA-88280; alle helikoptere Mil-26: (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mil-10: (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mil-8 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere AS-355 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere BO-105 (registreringsnummer ukendt); luftfartøjer af typen AN-24B: RA-46388, luftfartøjerne RA-46267 og RA-47289 og luftfartøjer af typen AN-24RV: RA-46509, RA-46519 og RA-47800 opereres af et andet russisk luftfartsselskab.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, luftfartøjerne RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65555 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; Ilyushin IL-18: RA-75454 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 og RA-88200 opereres af et andet russisk luftfartsselskab.

(75) Med et forbedret samarbejde med Kommissionen og medlemsstaterne for øje har Udvalget for Luftfartssikkerhed anmodet Den Russiske Føderations kompetente myndigheder om at udpege et kontaktpunkt for al kommunikation med medlemmerne af Udvalget for Luftfartssikkerhed om anliggender vedrørende resultater af rampeinspektioner af russiske luftfartsselskaber i EU's lufthavne og af EU's luftfartsselskaber i Den Russiske Føderations lufthavne og at arbejde mod større åbenhed ved at udveksle sikkerhedsdata.

(76) Inden for rammerne af et forbedret samarbejde og for at garantere retssikkerhed og en passende håndhævelse af foranstaltninger, som træffes for at udelukke luftfartsselskaber og luftfartøjer, der ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder, blev det endvidere aftalt, at Den Russiske Føderations kompetente myndigheder sammen med Kommissionen og medlemsstater gennemgår Europa-Kommissionens og disse myndigheders fælles afgørelse af 24. april 2008, inden det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed afholdes. Udvalget for Luftfartssikkerhed indvilgede i at evaluere de opnåede fremskridt på dets næste møde og i givet fald anmode Kommissionen om at forelægge de nødvendige foranstaltninger inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005.

(77) I mellemtiden verificerer medlemsstaterne fortsat den faktiske opfyldelse af de relevante sikkerhedsstandarder i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008 for at sikre en forhøjelse af antallet af inspektioner, der udføres for russiske luftfartsselskaber, så der skabes et grundlag for en fornyet vurdering af deres præstationer i forbindelse med det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, som vil finde sted i november 2010.

Almindelige betragtninger vedrørende de andre luftfartsselskaber, der er optaget i bilag A og B

(78) Kommissionen har indtil videre ikke modtaget dokumentation for en fuldstændig gennemførelse af passende afhjælpningsforanstaltninger hos de andre luftfartsselskaber, som er medtaget på den fællesskabsliste, der blev ajourført den 30. marts 2010, eller hos de myndigheder, der er ansvarlige for det lovpligtige tilsyn med disse luftfartsselskaber, til trods for specifikke anmodninger herom fra Kommissionen. Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber fortsat skal være pålagt driftsforbud (bilag A) eller driftsmæssige begrænsninger (bilag B) alt efter omstændighederne.

(79) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger 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 5. juli 2010.

For Kommissionen
På formandens vegne
Dacian CIOLOŞ
Medlem af Kommissionen

BILAG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, FOR HVIS VEDKOMMENDE ALLE FORMER FOR DRIFT ER OMFATTET AF FORBUD I EU [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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kongeriget Cambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ukendt	VRB	Republikken Rwanda
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, herunder:			Republikken Angola
AEROJET	015	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	004	DCD	Republikken Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	003	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	Republikken Angola
ALADA	005	RAD	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukendt	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola
HELIMALONGO	011	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
PHA	019	Ukendt	Republikken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Ukendt	Republikken Angola
SAL	013	Ukendt	Republikken Angola
SERVISAIR	018	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	014	SOR	Republikken Angola
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Benin, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:		—	Republikken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	Ukendt	Republikken Benin

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag A, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet-leasede 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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ikke oplyst	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Ukendt	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 luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Republikken Congo, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republikken Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Ukendt	Republikken Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Ukendt	Republikken Congo
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (RDC), der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:		—	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministers underskrift (anordning nr. 78/205)	LCG	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Djibouti, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			Ækvatorial-guinea
CRONOS AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Ækvatorial-guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ukendt	CEL	Ækvatorial-guinea
EGAMS	Ukendt	EGM	Ækvatorial-guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ækvatorial-guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Ikke oplyst	Ækvatorial-guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ækvatorial-guinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ikke oplyst	Ækvatorial-guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Ækvatorial-guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ækvatorial-guinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Indonesien, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, and Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia og Metro Batavia herunder:			Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Ukendt	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ukendt	Republikken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ukendt	Republikken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Ukendt	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	Ukendt	Republikken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Republikken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Ukendt	Republikken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republikken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republikken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republikken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republikken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ukendt	Republikken Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republikken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukendt	Republikken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	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
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republikken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republikken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republikken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ukendt	Republikken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ukendt	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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Kasakhstan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Air Astana, der er optaget i bilag B, herunder:			Republikken Kasakhstan
AERO AIR COMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AEROPRAKT KZ	Ukendt	APK	Republikken Kasakhstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
AIR DIVISION OF EKA	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AIR FLAMINGO	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Ukendt	AKS	Republikken Kasakhstan
ALMATY AVIATION	Ukendt	LMT	Republikken Kasakhstan
ARKHABAY	Ukendt	KEK	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republikken Kasakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republikken Kasakhstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republikken Kasakhstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republikken Kasakhstan
BERKUT KZ	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republikken Kasakhstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republikken Kasakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Ukendt	KZE	Republikken Kasakhstan
FENIX	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republikken Kasakhstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republikken Kasakhstan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republikken Kasakhstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republikken Kasakhstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAIRWEST	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
KAZAVIA	Ukendt	KKA	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	Ukendt	KZS	Republikken Kasakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republikken Kasakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republikken Kasakhstan
NAVIGATOR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Ukendt	KOV	Republikken Kasakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
SALEM AIRCOMPANY	Ukendt	KKS	Republikken Kasakhstan
SAMAL AIR	Ukendt	SAV	Republikken Kasakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republikken Kasakhstan
SEMEYAVIA	Ukendt	SMK	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republikken Kasakhstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republikken Kasakhstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republikken Kasakhstan
SKYSERVICE	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
TYAN SHAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Ukendt	JTU	Republikken Kasakhstan
ZHERSU AVIA	Ukendt	RZU	Republikken Kasakhstan
ZHEZKAZGANAIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
ASIAN AIR	Ukendt	AAZ	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Den Kirgisiske Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
DAMES	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Den Kirgisiske Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Den Kirgisiske Republik
ITEK AIR	04	IKA	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN AIRLINE	Ukendt	KGA	Den Kirgisiske Republik
MAX AVIA	33	MAI	Den Kirgisiske Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Den Kirgisiske Republik
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Den Kirgisiske Republik
TENIR AIRLINES	26	TEB	Den Kirgisiske Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia		—	Liberia
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Gabonesiske Republik, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:			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	Ukendt	Den Gabonesiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Filippinerne, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Filippinerne
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Ukendt	Republikken Filippinerne
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Ukendt	Republikken Filippinerne
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Ukendt	Republikken Filippinerne
BEACON	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Ukendt	Republikken Filippinerne
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Ukendt	Republikken Filippinerne
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Ukendt	Republikken Filippinerne
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Ukendt	Republikken Filippinerne
CM AERO	4AN2000001	Ukendt	Republikken Filippinerne
CORPORATE AIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Ukendt	Republikken Filippinerne
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Ukendt	Republikken Filippinerne
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Ukendt	Republikken Filippinerne
HUMA CORPORATION	2009014	Ukendt	Republikken Filippinerne
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Ukendt	Republikken Filippinerne
ISLAND AVIATION	2009009	Ukendt	Republikken Filippinerne
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Ukendt	Republikken Filippinerne
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Ukendt	Republikken Filippinerne
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Ukendt	Republikken Filippinerne
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Ukendt	Republikken Filippinerne
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ukendt	Republikken Filippinerne
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Ukendt	Republikken Filippinerne
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Ukendt	Republikken Filippinerne
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Ukendt	Republikken Filippinerne
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Ukendt	Republikken Filippinerne
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Ukendt	Republikken Filippinerne
WORLD AVIATION, CORP.	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Ukendt	Republikken Filippinerne
YOKOTA AVIATION, INC.	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
ZENITH AIR, INC.	2009012	Ukendt	Republikken Filippinerne
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Ukendt	Republikken Filippinerne
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i São Tomé and Príncipe, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:	—	—	São Tomé og Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Ukendt	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	Ukendt	São Tomé og Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé og Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ukendt	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	Ukendt	São Tomé og Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Ukendt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ukendt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ukendt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ukendt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ukendt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan			Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS	Ukendt		Republikken Sudan
SUN AIR COMPANY	Ukendt		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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
MARSLAND COMPANY	Ukendt		Republikken Sudan
ATTICO AIRLINES	Ukendt		Republikken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Ukendt		Republikken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Ukendt		Republikken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Ukendt		Republikken Sudan
BADER AIRLINES	Ukendt		Republikken Sudan
ALFA AIRLINES	Ukendt		Republikken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Ukendt		Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Ukendt		Republikken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Ukendt		Republikken Sudan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Swaziland, herunder:	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Ukendt	SZL	Swaziland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Zambia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAG B

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis dette/disse er kendt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Tu-204	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50; 2 luftfartøjer af typen Falcon 900	Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Den Gabonesiske Republik
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kasakhstan	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen B767; 4 luftfartøjer af typen B757; 10 luftfartøjer af typen A319/320/321; 5 luftfartøjer af typen Fokker 50	Hele flåden, undtagen: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Kongeriget Nederlandene)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336)	Comorerne
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Boeing B-767-200	Hele flåden, undtagen: TR-LHP	Den Gabonesiske Republik
IRAN AIR [4]	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen A300, 8 luftfartøjer af typen A310, 1 luftfartøj B737	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	Den Islamiske Republik Iran

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag B, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet-leasede 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)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis dette/disse er kendt	Registreringsstat
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøjer af typen Challenger CL601; 1 luftfartøj af typen HS-125-800	Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG	Den Gabonesiske Republik; Den Sydafrikanske Republik
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 3 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-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republikken Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Hele flåden, undtagen 1 luftfartøj af typen MD-83	Hele flåden, undtagen: UR-CFF	Ukraine

(1) Afrijet må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.
(2) Air Astana må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.
(3) Gabon Airlines må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.
(4) Iran Air må kun beflyve Den Europæiske Union med de specifikke luftfartøjer og på de betingelser, der er fastsat i denne forordnings 70. betragtning.