KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 390/2011

af 19. april 2011

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 Fællesskabet 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 ([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 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 Unionen 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. 3922/1991 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 de 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 Unionen og opereres af luftfartsselskaber, der er certificeret af civile luftfartsmyndigheder i tredjelande.

(8) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur om kategoriseringen af konstateringer, når der udføres rampeinspektioner i forbindelse med EU's SAFA-program (program for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer) og tilsluttede sig agenturets forslag om en ny kategorisering af manglende overensstemmelse med ICAO's ELP-krav (English Language Proficiency) til piloter for straks at garantere fuld overensstemmelse med ELP-standarder. Ifølge forslaget bør en konstatering i kategori 2 påpeges i tilfælde af manglende overensstemmelse med ELP, når den licensudstedende stat har forelagt ICAO en handlingsplan med henblik på at opnå overensstemmelse. Desuden bør en konstatering i kategori 3 påpeges i tilfælde af manglende overensstemmelse med ELP, når den licensudstedende stat ikke har forelagt ICAO en handlingsplan eller har meddelt fuld overensstemmelse uden reelt at opfylde dette krav. Endelig bør en generel bemærkning (kategori G) registreres, når den formelle overensstemmelse med ELP kan dokumenteres, selv om den faktiske kommunikation i forbindelse med rampeinspektionsprocessen er meget vanskelig på grund af åbenbart manglende engelskkundskaber hos piloterne. Udvalget for Luftfartssikkerhed indvilgede i at tilstræbe at anvende disse forslag på en harmoniseret måde. EASA påtog sig snart at offentliggøre relevant vejledende materiale.

(9) Udvalget for Luftfartssikkerhed tilsluttede sig også agenturets forslag om, at medlemsstaterne opretter funktionelle forbindelser med de relevante luftfartstjenesteudøvere for at rapportere kommunikationsvanskeligheder

([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.

med luftfartøjsbesætninger som følge af utilstrækkelige engelskkundskaber hos piloterne. Endelig anmodede Udvalget for Luftfartssikkerhed EASA om på det kommende udvalgsmøde at rapportere om SAFA-resultaterne vedrørende gennemførelsen af ELP-kravene til piloter samt om gennemførelsen af den foreslåede kategorisering.

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

Den Europæiske Unions luftfartsselskaber

(11) På baggrund af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs analyse 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: Cypern besluttede den 26. november 2010 at suspendere luftfartsselskabet Eurocypria Airlines' Air Operator Certificate (AOC), efter at luftfartsselskabet indstillede sine operationer og manglede midler til at operere på sikker vis. Den 24. oktober 2010 besluttede Italien at suspendere luftfartsselskabet Livingstons licens til at udøve lufttransport, og den 11. marts 2011 suspenderede myndigheden den licens, som indehaves af luftfartsselskabet ItaliAirlines; Litauen besluttede at tilbagekalde luftfartsselskabet Star 1 Airlines' AOC den 11. november 2010; efter luftfartsselskabet Blue Lines konkurs og den efterfølgende suspendering af dets licens besluttede Frankrig at suspendere dette luftfartsselskabs AOC den 6. oktober 2010. Desuden besluttede Frankrig den 16. september 2010 ikke at forny Strategic Airlines' AOC. Grækenland besluttede i november 2010 at tilbagekalde Hellas Jets AOC, Athens Airways' AOC blev suspenderet i januar 2011, og overvågningen af Hellenic Imperial Airways blev styrket. Sverige besluttede den 31. december 2010 ikke at forny luftfartsselskabet Viking Airlines AB's AOC, og Det Forenede Kongerige styrkede sin overvågning af luftfartsselskaberne Jet2.com, Oasis og Titan Airways.

Portugal

(12) Som opfølgning på gennemgangen af situationen hos visse luftfartsselskaber med licens fra Portugal på Udvalget for Luftfartssikkerheds møde, som er afholdt i november 2010 ([1]), oplyste Portugals myndigheder (INAC) om resultaterne af det styrkede sikkerhedstilsyn med luftfartsselskaberne Luzair og White. Med hensyn til Luzair meddelte INAC, at Luzairs AOC blev suspenderet den 11. februar 2011 som følge af en udskiftning af flåden. Angående White meddelte INAC, at det havde udført 29 inspektioner på området flyveoperationer og 5 inspektioner på området luftdygtighed, og der blev ikke afsløret væsentlige mangler. Desuden meddelte EASA, at luftfartsselskaberne blev inspiceret i november 2010, og at ingen af inspektionerne afslørede væsentlige mangler. På baggrund af en generel ændring af selskabets politik er to luftfartøjer af typen A320 med registreringsnummer CS-TQO og CS-TQK udfaset henholdsvis den 12. november 2010 og 22. februar 2011.

Tyskland

(13) Efter at EASA har analyseret dataene fra SAFA-inspektionerne og påpeget et stigende antal tyske luftfartsselskaber, i hvis SAFA-inspektionsresultater der påpeges mere end én større konstatering pr. inspektion, indledte Kommissionen et formelt samråd med Tysklands kompetente myndigheder (Luftfahrtbundesamt — LBA) og holdt et møde den 10. marts 2011.

(14) En årsagsanalyse af disse luftfartsselskabers præstationer afslørede bl.a. svagheder i tilsynet med disse luftfartsselskaber, hvilket også tydeligt fremgik af en standardiseringsinspektion, som EASA udførte den 26.-29. maj 2009 på området flyveoperationer, hvor der også blev peget på et utilstrækkeligt antal kvalificerede medarbejdere inden for LBA, hvilket påvirker Tysklands evne til at sikre et løbende tilsyn og begrænser LBA's evne til om fornødent at styrke tilsynet.

(15) De særlige forhold hos Bin Air — et luftfartsselskab der er certificeret i Tyskland — blev den 10. marts drøftet på mødet, hvori luftfartsselskabet deltog og gjorde rede for de foranstaltninger, det havde truffet med henblik på at afhjælpe verificerede sikkerhedsmangler, som er påvist i forbindelse med SAFA-inspektioner. Endvidere oplyste Tysklands kompetente myndigheder Kommissionen om suspenderingen af luftfartsselskabet ACH Hamburg GmbH's AOC.

(16) Tyskland bekræftede over for Udvalget for Luftfartssikkerhed, at ACH Hamburg GmbH's AOC fortsat er suspenderet, at situationen vil blive gennemgået i maj 2011, og at luftfartsselskabets AOC tilbagekaldes på det tidspunkt, hvis det ikke forinden har gjort fremskridt. Tyskland oplyste også, at tilsynet med luftfartsselskabet Bin Air er blevet styrket, luftfartøjet af typen Cessna C550 med registreringsnummer D-IJJJ er slettet af luftfartsselskabet Advance Air Luftfahrtgesellschafts AOC, og at LBA har styrket tilsynet med andre luftfartsselskaber, for hvilke mindre gode resultater af rampeinspektioner har fremhævet sikkerhedsmangler. LBA erklærede, at de havde gjort det klart over for disse luftfartsselskaber, at deres AOC kunne suspenderes, hvis der ikke kan noteres fremskridt.

(17) Angående manglen på kvalificeret personale oplyste Tyskland Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at situationen ikke ville blive forbedret i 2011. LBA's personaleressourcer vil dog snart blive vurderet, og vurderingen

([1]) Betragtning 13 i forordning (EU) nr. 1071/2010, EUT L 306 af 23.11.2010, s. 45.

forventes afsluttet i foråret 2011, og derfor kan der forventes en forbedring af personalesituationen fra og med 2012.

(18) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig Tysklands kompetente myndigheders indsats for at løse de påpegede sikkerhedsmangler hos visse luftfartsselskaber og det igangværende arbejde for at imødegå personalemanglen. Uden at dette berører de håndhævelsesbeføjelser, Kommissionen har fået tillagt ved traktaten, understregede den imidlertid også, at hvis disse tiltag ikke forbedrer præstationerne hos de luftfartsselskaber, der er certificeret i Tyskland, vil det blive nødvendigt at træffe foranstaltninger for at sikre, at de påviste sikkerhedsrisici er bragt under kontrol på forsvarlig vis.

Spanien

(19) Efter at EASA har analyseret dataene fra SAFA-inspektionerne og påpeget et stigende antal spanske luftfartsselskaber, i hvis SAFA-inspektionsresultater der påpeges mere end én større konstatering pr. inspektion, indledte Kommissionen et formelt samråd med Spaniens kompetente myndigheder (AESA) og holdt et møde den 14. marts 2011.

(20) De særlige forhold hos luftfartsselskabet Flightline, der er certificeret i Spanien, blev drøftet på mødet. Luftfartsselskabet deltog og redegjorde for de foranstaltninger, der er truffet for at afhjælpe sikkerhedsmangler, som blev påpeget i forbindelse med SAFA-inspektioner. Desuden gjorde luftfartsselskabet nærmere rede for de foranstaltninger, det havde truffet, efter at luftfartøjet af typen Fairchild Metro 3 med registreringsnummer EC-ITP forulykkede. Flightline forklarede, at det havde indgået en forretningsaftale med selskabet Air Lada — et ikke-certificeret luftfartsselskab — om at operere to Fairchild Metro 3-luftfartøjer med registreringsnummer EC-GPS og EC-ITP med piloter, som Air Lada stiller til rådighed. Kommission påpegede over for Flightline, at de samme luftfartøjer tidligere opererede inden for Eurocontinentals AOC, et andet luftfartsselskab, som er certificeret i Spanien, og at AESA havde suspenderet Eurocontinentals AOC som følge af resultaterne af SAFA-inspektioner og alvorlige hændelser i forbindelse med driften af disse luftfartøjer.

(21) Flightline erklærede, at de havde gennemført den fornødne omskoling af piloter og udført kvalitetskontrol af luftfartøjernes operationer på Isle of Man. Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger om luftfartsselskabets plan for afhjælpende foranstaltninger og kopier af de interne auditrapporter angående Fairchild Metro 3-flyveoperationerne. Efter at have modtaget oplysningerne den 22. marts anmodede Kommissionen luftfartsselskabet Flightline om at give Udvalget for Luftfartssikkerhed en mundtlig redegørelse.

(22) På mødet den 14. marts 2011 orienterede AESA Kommissionen om, at de havde besluttet at begrænse Flightlines AOC for at forbyde flyveoperationer med disse Fairchild Metro 3, og at de havde indledt suspenderingen af det pågældende AOC.

(23) Kommissionen opfordrede AESA til at skabe yderligere klarhed over håndhævelsesforanstaltninger angående fire andre luftfartsselskaber, som er certificeret af Spanien, og for hvilke EASA har påpeget mindre gode SAFA-resultater. AESA oplyste efterfølgende den 28. marts 2011 Kommissionen om, at der efter nylige audits af Air Taxi and Charter International og Zorex er konstateret væsentlige sikkerhedsafvigelser, og at der derfor er iværksat en procedure med henblik på at suspendere begge luftfartsselskabers AOC. For luftfartsselskabet Jetnovas vedkommende afventede AESA luftfartsselskabets reaktion på AESA's specifikke konstateringer, og hvis svaret ikke er fyldestgørende, vil suspensionsproceduren blive iværksat. Angående luftfartsselskaberne Aeronova, Tag Aviation og Alba Star videreførte AESA tilsynet, men var af den opfattelse, at specifikke forskriftsforanstaltninger ikke var påkrævet for indeværende. Luftfartsselskabet Flightline blev hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed den 5. april 2011. Det orienterede om, at det havde indført reviderede procedurer for at forbedre flykontrollen med Flightlines flyvninger, navnlig for flyvninger fra sin hovedbase, det havde ændret sin driftshåndbog således, at den indeholder vejledning om anvendelse af alternative flyvepladser, det havde ændret sit uddannelsesprogram med henblik på at styrke piloternes kendskab til operative procedurer, og det havde revideret sine procedurer til udvælgelse af piloter.

(24) Spanien oplyste Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at efter at der var fundet afvigelser i forbindelse med inspektioner af Flightline, havde AESA den 14. marts 2011 iværksat en procedure med henblik på at suspendere Flightlines AOC og indført forebyggende foranstaltninger for at imødegå de umiddelbare sikkerhedsmæssige betænkeligheder. AESA oplyste, at Flightline efterfølgende havde truffet foranstaltninger for at imødegå de umiddelbare sikkerhedsmæssige betænkeligheder og også forelagt en plan for afhjælpende foranstaltninger, som AESA evaluerer.

(25) I lyset af de foranstaltninger, som Spaniens kompetente myndigheder har truffet for at løse de påpegede sikkerhedsmangler hos Flightline og andre spanske luftfartsselskaber, vurderes det, at der pt. ikke er behov for yderligere foranstaltninger. Kommissionen understregede imidlertid, at hvis disse tiltag ikke forbedrer præstationerne hos de luftfartsselskaber, der er certificeret i Spanien, vil det blive nødvendigt at træffe foranstaltninger for at sikre, at de påviste sikkerhedsrisici er bragt under kontrol på forsvarlig vis. I mellemtiden vil Kommissionen i samarbejde med EASA fortsat overvåge sikkerhedsforholdene hos spanske luftfartsselskaber.

Luftfartsselskaber fra Angola

(26) INAVIC rapporterede om yderligere fremskridt med hensyn til at løse de resterende mangler, som ICAO påpegede i forbindelse med sit kontrolbesøg på stedet i januar 2010. INAVIC arbejder bl.a. videre med at ajourføre Angolas forskrifter vedrørende luftfartsikkerhed, så de afspejler de nyeste ændringer af ICAO's standarder, yderligere at styrke sin kapacitet, at skabe fremskridt

med hensyn til den fornyede certificering af luftfartsselskaberne i overensstemmelse med disse forskrifter og konsolidere sit tilsynsprogram.

(27) Angående tilsynet med TAAG Angolan Airlines bekræftede INAVIC de oplysninger, som Kommissionen fik forelagt den 3. marts 2011: to B777-luftfartøjer, der opereres af TAAG, var i december 2010 i Portugal og i Angola indblandet i to alvorlige hændelser, som ikke var begrænset til motorskader. De foreløbige resultater af den efterforskning, som Portugals kompetente myndigheder udførte, tyder indtil videre på, at både luftfartsselskabet og de kompetente myndigheder har truffet de fornødne foranstaltninger for at tage højde for de årsager, som er påpeget i relation til fabrikanten, og forebygge gentagelser. Flyveoperationerne er nu genoptaget, også til EU, inden for rammerne af et styrket tilsynsprogram i samarbejde med fabrikanten.

(28) INAVIC oplyste, at tilsynsaktiviteterne af visse luftfartsselskaber i forbindelse med den fornyede certificering afslørede sikkerhedsmæssige betænkeligheder og overtrædelser af de gældende sikkerhedsforskrifter, og at INAVIC har truffet passende håndhævelsesforanstaltninger i den forbindelse. Det blev konstateret, at seks luftfartsselskaber ikke opfylder Angolas forskrifter vedrørende luftfartsikkerhed: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA og SAL. INAVIC forelagde bl.a. dokumentation for, at deres AOC var udløbet og ikke var blevet fornyet eller tilbagekaldt. På grundlag af de fælles kriterier kan disse luftfartsselskaber derfor udgå af bilag A.

(29) INAVIC angav ligeledes, at AOC for de to luftfartsselskaber ANGOLA AIR SERVICES og GIRA GLOBO var blevet suspenderet. I afventning af, at der forelægges dokumentation for den tekniske kapacitet til på tilfredsstillende måde at afslutte certificeringsprocessen senest den 15. april 2011, vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber fortsat bør være opført i bilag A.

(30) INAVIC anførte, at der er foretaget en fornyet certificering af fem luftfartsselskaber i henhold til Angolas forskrifter vedrørende luftfartsikkerhed: SONAIR Air Services i december 2010, AIR26 den 31. januar 2011 samt HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET og HELIANG den 15. februar 2011. Der er dog hverken fremkommet beviser for, at der er gennemført tilstrækkelige undersøgelser forud for udstedelsen af disse nye AOC, eller at den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, som ICAO fremførte i forbindelse med certificeringen af luftfartsselskaber i Angola, reelt er bragt ud af verden. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at disse luftfartsselskaber stadig bør opføres i bilag A.

(31) INAVIC angav desuden at have certificeret et nyt luftfartsselskab: FLY540 den 31. januar 2011. Der er dog hverken fremkommet beviser for, at der blev gennemført tilstrækkelige undersøgelser forud for udstedelsen af disse nye AOC, eller at den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, som ICAO fremførte i forbindelse med certificeringen af luftfartsselskaber i Angola, reelt er bragt ud af verden. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at disse luftfartsselskaber bør opføres i bilag A.

(32) Endelig rapporterede INAVIC, at fire luftfartsselskaber stadig var færd med en proces til fornyet certificering: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO og MAVEWA. Processen til fornyet certificering, der efter planen skulle have været bragt ud af verden ved udgangen af 2010, var forsinket indtil den 15. april 2011, hvilket er den frist, som INAVIC har fastsat for at indstille luftfartsselskabernes flyveoperationer, hvis de ikke forinden har opnået en fornyet certificering i henhold til Angolas forskrifter vedrørende luftfartsikkerhed. I afventning af, at denne proces afsluttes, vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber såvel som de øvrige luftfartsselskaber, der er underlagt INAVIC's lovpligtige tilsyn, fortsat bør være opført i bilag A.

(33) Kommissionen tilskynder INAVIC til at afslutte den fornyede certificering af Angolas luftfartsselskaber med beslutsomhed og behørig hensyntagen til sikkerhedsbetænkeligheder, der konstateres i denne proces. Kommissionen opfordrer desuden INAVIC til at samarbejde helt og fuldt med ICAO for at validere de fremskridt med hensyn til gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, herunder om muligt og hensigtsmæssigt med et kontrolbesøg på stedet (ICAO Coordination and Validation Mission — ICVM).

Luftfartsselskaber fra Cambodja

(34) Som opfølgning på den seneste rapport om situationen i Kongeriget Cambodja [1] oplyste Cambodjas kompetente myndigheder (SSCA), at de håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet for at rette op på de mangler, som blev afdækket i forbindelse med ICAO's audits, har ført til en tilbagekaldelse af alle AOC, som var udstedt til luftfartsselskaber med licens fra Kongeriget Cambodja på tidspunktet for ICAO's audit.

(35) De bekræftede blandt andet, at Siem Reap International Airways' AOC blev tilbagekaldt den 10. oktober 2010. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at dette luftfartsselskab bør udgå af bilag A.

(36) EASA aflagde rapport om besøget med henblik på at yde teknisk bistand i januar 2011 til støtte for kapacitetsopbygningen hos Kongeriget Cambodjas kompetente myndigheder. EASA bekræftede, at Cambodjas kompetente myndigheder har gjort meget betydelige fremskridt med hensyn til at afhjælpe de mangler, som ICAO påpegede. De har blandt andet helt omstruktureret luftfartslovgivningen og de interne procedurer for godkendelse af og løbende tilsyn med selskaber, hvilket baner vejen for et tilsyn i henhold til de internationale sikkerhedsstandarder. Kommissionen anerkender den betydelige indsats, som SSCA har gjort for at opfylde de internationale sikkerhedsstandarder, og anerkender betydningen af de håndhævelsesforanstaltninger, som er truffet i den forbindelse.

[1] Forordning (EF) nr. 590/2010 af 5.7.2010, EUT L 170 af 6.7.2010, s. 12.

Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo

(37) Alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo, er pålagt et driftsforbud i Fællesskabet, og de er opført i bilag A. Der er beviser for, at Den Demokratiske Republik Congos kompetente myndigheder har udstedt en licens til luftfartsselskabet Korongo Airlines den 7. januar 2011.

(38) Kommissionen har indledt drøftelser med Den Demokratiske Republik Congos kompetente myndigheder for at få afklaret situationen for luftfartsselskabet og de nærmere vilkår for tilsynet med dette. Den Demokratiske Republik Congos kompetente myndigheder har ikke forelagt et svar.

(39) Da der ikke foreligger 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 Korongo Airlines bør føjes til bilag A.

Luftfartsselskaber fra Georgien

(40) Der foreligger beviser fra SAFA-rampeinspektioner [1], hvori der peges på forskellige større konstateringer for visse luftfartsselskabers luftfartøjer, som er registreret i Georgien. Georgiens kompetente myndigheder (United Transport Administration — UTA) forelagde oplysninger om de trufne håndhævelsesforanstaltninger vedrørende disse og andre luftfartsselskabers AOC. Ifølge disse oplysninger blev følgende AOC tilbagekaldt: LTD Eurex Airline og JSC Tam Air er tilbagekaldt den 24. november 2010, LTD Sky Way og LTD Sakaviaservice er tilbagekaldt den 29. november 2010, LTD Jav Avia er tilbagekaldt den 18. januar 2011, LTD Carre Aviation Georgia er tilbagekaldt den 8. februar 2011, LTD Air Batumi er tilbagekaldt den 17. marts 2011, og LTD Air Iberia er tilbagekaldt den 4. april 2011. LTD Sun Ways AOC udløb den 3. februar 2011 og blev ikke fornyet.

(41) Der foreligger beviser for, at flere georgiske luftfartsselskaber har været involveret i ulykker og hændelser. Deriblandt er ulykken med et luftfartøj af typen Ilyushin 76TD med registreringsnummer 4L-GNI, som opereres af Sun Way, der fandt sted i Karachi, Pakistan den 28. november 2010, og den nylige ulykke med luftfartøjet af typen Canadair CL 600 med registreringsnummer 4L-GAE, som opereres af Georgian Airways, der fandt sted i Kinshasa i Den Demokratiske Republik Congo den 4. april 2011. Der er også beviser for manglende overensstemmelse på sikkerhedsområdet for luftfartøjer, som er registreret i Georgien, og som er importeret fra lande, hvis luftfartsselskaber er pålagt et driftsforbud inden for Den Europæiske Union.

(42) Under henvisning til det førnævnte bevismateriale mødtes Kommissionen med Georgiens kompetente myndigheder den 22. marts 2011. UTA forelagde yderligere dokumentation den 22., 25., 28. og 29. marts 2011. Ifølge denne dokumentation vil en ny og uafhængig civil luftfartsmyndighed blive oprettet fra den 15. april 2011, og et antal luftfartøjer er afregistreret [2] som følge af revisionen af bestemmelserne for den statslige registrering og udstedelse af luftdygtighedsbeviser til georgiske civile luftfartøjer, der trådte i kraft den 1. januar 2011.

(43) UTA afgav en mundtlig redegørelse for Udvalget for Luftfartssikkerhed den 5. april 2011. I forbindelse med redegørelsen bekræftede UTA, at en række AOC var blevet tilbagekaldt, og at 29 ud af 79 luftfartøjer i statens register var blevet slettet. Derudover oplyste UTA om de afhjælpende foranstaltninger, der gennemføres som følge af den ICAO USOAP-audit, som er udført i 2007, og forelagde et reformprogram med harmonisering af luftfartslovgivningen med den gældende EU-ret på baggrund af aftalen om det fælles luftfartsområde. Denne indsats støttes af forskellige initiativer f.eks. et programmet for parvist samarbejde og teknisk bistand til UTA inden for rammerne af TRACECA-programmet (transportkorridoren Europa-Kaukasus-Asien).

(44) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig UTA's fremskridt og dets vilje til at fremlægge gennemskuelige oplysninger og samarbejde nært om at fjerne huller, samt at der planlægges yderligere reformer i nær fremtid. Kommissionen vil fortsat arbejde nært sammen med Georgiens kompetente myndigheder om deres indsats for at modernisere deres civile luftfartssystems sikkerhed.

[1] SAFA-inspektionernes numre: AESA-E-2010-255; nr. AESA-E-2010-328; nr. BCAA-2010-134; nr. CAA-NL-2010-20; nr. DGAC/F-2010-1024; nr. DGAC/F-2010-1708 og nr. MOTLUX-2010-19.

[2] Følgende luftfartøjer blev afregistreret i perioden 13.8.2010-23.3.2011: to AN-12 med registreringsnummer 4L-GLU og 4L-FFD og fire IL-76 med registreringsnummer 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX og 4L-FFE, der opereres af Sky Way; to IL-76 med registreringsnummer 4L-GLR og 4L-GLK og to AN-12 med registreringsnummer 4L-GLT og 4L-GLN, der opereres af Saqaviaservice; tre IL-76 med registreringsnummer 4L-GLM, 4L-MGC og 4L-MGM, der opereres af Sun Way; et IL-76 med registreringsnummer 4L-AWA, der opereres af Air West; tre AN-12 med registreringsnummer 4L-IRA, 4L-HUS og 4L-VAL, der opereres af Air Victor Georgia; et AN-12 med registreringsnummer 4L-PAS, der opereres af Transaviaservice; et AS-350B3 med registreringsnummer 4L-GGG, der opereres af Aviaservice; et AN-28 med registreringsnummer 4L-28001, der opereres af Georgian Aviation University; et YAK-40 med registreringsnummer 4L-AAK, der opereres af Tam Air; et B-737 med registreringsnummer 4L-TGM, der opereres af Georgia Airways; et AN-26 med registreringsnummer 4L-JAV, der opereres af Jav Avia; et AN-12 med registreringsnummer 4L-BKN, der opereres af Fly Adjara; to AN-26 med registreringsnummer 4L-GST og 4L-GSS, der opereres af Carre Aviation Georgia; et B-747 med registreringsnummer 4L-KMK, der opereres af Eurex Airlines; et SAAB 340 med registreringsnummer 4L — EUI, der opereres af Georgian International Airlines og et MI – 8T med registreringsnummer 4L –BGA, der opereres af Tisheti.

(45) Medlemsstaterne bør sikre, at der foretages intensiverede rampeinspektioner af luftfartøjer fra luftfartsselskaber, som er registreret i Georgien, for at verificere deres faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder i medfør af Kommissionens forordning (EF) nr. 351/2008 ([1]) og derigennem skabe grundlag for en fornyet vurdering af sagen på det næste møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

Luftfartsselskaber fra Indonesien

(46) I forlængelse af forordning (EU) nr. 590/2010 ([2]) videreførte Kommissionen aktivt drøftelserne med Indonesiens kompetente myndigheder angående de foranstaltninger, som myndighederne har truffet for at forbedre luftfartssikkerheden i Indonesien og sikre opfyldelsen af de gældende sikkerhedsstandarder.

(47) Indonesiens kompetente myndigheder (DGCA) deltog i en videokonference med Kommissionen den 11. marts 2011 og oplyste, at med undtagelse af Wing Air har alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, gennemgået en fornyet certificering. DGCA oplyste også, at blot 9 % af flåden af luftfartøjer, som opererer i Indonesien, endnu ikke har fået monteret det udstyr, som kræves af ICAO, at DGCA har udstedt en undtagelsesbestemmelse, som lovliggør operationer frem til udgangen af 2011, og at luftfartøjer, som ikke har fået monteret udstyret, vil få startforbud efter dette tidspunkt.

(48) Udvalget for Luftfartssikkerhed tager denne udvikling til efterretning og tilskynder Indonesiens kompetente myndigheder til at videreføre indsatsen for at forbedre tilsynet med luftfartsselskaber under deres lovpligtige kontrol.

(49) DGCA anmodede om at få slettet fragtluftfartsselskaberne Cardig Air, Republic Express, Asia Link og Air Maleo og forelagde dokumentation for, at disse luftfartsselskabers flyveoperationer var begrænset til fragtflyvning og udelukkede passagerbefordring, og at disse myndigheder traf egnede håndhævelsesforanstaltninger for at begrænse deres AOC til at udelukke flyveoperationer til og fra Den Europæiske Union.

(50) På baggrund af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Cardig Air, Republic Express, Asia Link og Air Maleo bør udgå af bilag A.

Luftfartsselskaber fra Israel

Sun D'Or

(51) På baggrund af EASA's analyse af resultater af de rampeinspektioner, som er udført for luftfartøjer, det israelsk certificerede luftfartsselskab Sun D'Or siden 2008 har benyttet til sine flyveoperationer til EU, og som afslørede gentagne alvorlige manglende overensstemmelser med internationale sikkerhedsstandarder, indledte Kommissionen formelle drøftelser med Israels kompetente myndigheder, og luftfartsselskabet blev hørt den 16. marts 2010. Drøftelserne afslørede, at luftfartsselskabet ikke er korrekt certificeret af Israels kompetente myndigheder, idet luftfartsselskabet havde et AOC trods det, at det ikke kunne dokumentere, at det opfyldte kravene til sikker flyveoperation af de luftdygtige luftfartøjer, som det har ansvaret for (vedligeholdelses- og flyveoperationskontrol uden for selskabet). Selskabet kunne heller ikke dokumentere, at det havde iværksat hensigtsmæssige afhjælpende og korrigerende foranstaltninger, således at der tilvejebringes bæredygtige løsninger for de forskellige konstateringer, som er påpeget i forbindelse med SAFA-rampeinspektioner. Under drøftelserne kunne der derfor ikke skabes vished for, at luftfartsselskabet opfylder de relevante sikkerhedsstandarder.

(52) Efter konsultationer med Kommissionen og Det Europæiske Luftfartsikkerhedsagentur og yderligere konsultationer med luftfartsselskabet besluttede Israels kompetente myndigheder med virkning fra den 1. april 2011 at tilbagekalde Sun D'Ors AOC. Efter deres beslutning blev alle luftfartøjer opført på et andet israelsk luftfartsselskabs AOC, og Sun D'Ors aktiviteter begrænser sig til billetsalg.

(53) Israels kompetente myndigheder blev opfordret til at give Udvalget for Luftfartssikkerhed en redegørelse for tilsynet med dette luftfartsselskab, og de blev hørt den 6. april 2011. Under redegørelsen erklærede de, at Sun D'Or ikke ville blive certificeret (på ny). Under redegørelsen oplyste Israels kompetente myndigheder også om deres generelle indsats for at forbedre deres evne til at føre tilsyn og modernisere Israels sikkerhedssystem.

(54) På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at der ikke er behov for yderligere foranstaltninger.

Israir

(55) På baggrund af EASA's analyse af resultater af de rampeinspektioner, som er udført for luftfartøjer, det israelsk certificerede luftfartsselskab Israir siden 2008 har benyttet til sine flyveoperationer til EU, og som afslørede gentagne alvorlige manglende overensstemmelser i forhold til de internationale sikkerhedsstandarder, indledte Kommissionen formelle drøftelser med Israels kompetente myndigheder, og luftfartsselskabet blev hørt den 16. marts 2010. Under drøftelserne blev det konstateret, at luftfartsselskabet havde iværksat en række strukturelle foranstaltninger for at sikre, at det opfylder de relevante sikkerhedsstandarder på en bæredygtig måde. Luftfartsselskabet foretog ledelsesmæssige ændringer for at indføre en effektiv sikkerhedspolitik på grundlag af et sikkerhedsledelsessystem. Tre luftfartøjer af typen Airbus A-320 (med registreringsnummer 4X-ABH, 4X-ABD og 4X-ABF), som gav anledning til størsteparten af de alvorlige konstateringer i forbindelse med SAFA-rampeinspektioner, er udgået af luftfartsselskabets flåde. Endelig forbedrede det uddannelsen af sine kvalificerede medarbejdere for at sikre, at inspektioner før flyvningen udføres på korrekt vis. Det reviderede sine interne arbejdsgange og indførte et nyt kvalitetssikringssystem tillige med et kvalitetssikringsauditsystem. Det foretog en

([1]) EUT L 109 af 19.4.2008, s. 7.
([2]) EUT L 170 af 6.7.2010, s. 13.

gennemgribende revision af sin håndbog for jordoperationer og sin vedligeholdelseshåndbog og indførte en moderne kontrolcenterhåndbog for flyveoperationer.

(56) På baggrund af disse ændringer og i lyset af Israels kompetente myndigheders redegørelse i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 6. april 2011 vurderes det, at luftfartsselskabet er i stand til løbende at forbedre sine præstationer. Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere Israirs 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 Kasakhstan

(57) Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste Kommissionen om, at de siden 2009 har gjort fremskridt med en ambitiøs reform af landets luftfartssektor for at forbedre luftfartssikkerheden. Efter vedtagelsen af en ny civilluftfartskodeks i juli 2010 er man i færd med at udarbejde mere end 100 specifikke bestemmelser for luftfarten, og hovedparten af disse er allerede vedtaget. De kompetente myndigheder gør også fremskridt med hensyn til deres kapacitetsopbygning, efterhånden som flere inspektører ansættes, og denne proces vil blive videreført i de kommende måneder.

(58) Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste, at de løbende træffer håndhævelsesforanstaltninger. De oplyste bl.a., at de har tilbagekaldt AOC for følgende luftfartsselskaber: Air Flamingo, Almaty Aviation, Atyrau Aye Zholy, Arkhabay, Asia Continental Avialines, Centr Pankh, Kazavia National Airlines, Kokhshetau Airlines, Orlan 2000 og Zherzu Avia.

(59) Kasakhstans kompetente myndigheder erklærede og forelagde dokumentation for, at disse luftfartsselskaber ikke længere beskæftiger sig med erhvervsmæssig lufttransport og ikke længere er indehaver af en gyldig licens. Som følge deraf betragtes de ikke længere som luftfartsselskaber, jf. artikel 2, litra a), i forordning (EF) nr. 2111/2005. På denne baggrund og på grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at disse ti luftfartsselskaber bør udgå af bilag A.

(60) Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste endvidere, at de havde taget sagen om luftfartsselskabet KazAirWest, der tidligere fik sit AOC tilbagekaldt, op til fornyet overvejelse og udstedt et nyt AOC til dette luftfartsselskab. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at dette luftfartsselskab bør bibeholdes i bilag A.

(61) Kommissionen støtter den ambitiøse reform af det civile luftfartssystem, som Kasakhstans kompetente myndigheder har påtaget sig, og opfordrer disse myndigheder til med beslutsomhed at videreføre deres indsats med henblik på at gennemføre den plan for afhjælpende foranstaltninger, som er aftalt med ICAO, hvor der primært fokuseres på de uløste betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder og den fornyede certificering af alle operatører henhørende under deres ansvar. Kommissionen er rede til på et passende tidspunkt med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og med medlemsstaternes hjælp at udføre en vurdering af situationen på stedet for at verificere de opnåede fremskridt ved gennemførelsen af handlingsplanen.

Luftfartsselskaber fra Kirgisistan

(62) Kirgisistans kompetente myndigheder oplyste, at de i 2009 og 2010 tilbagekaldte AOC fra følgende fire luftfartsselskaber: Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) og Sky Gate International (SGD), og at ICAO tilbagekaldte deres ICAO-designatorkoder. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at disse luftfartsselskaber bør udgå af bilag A.

(63) Kirgisistans kompetente myndigheder oplyste endvidere, at tre andre luftfartsselskabers AOC: Itek Air, Trast Aero og Asian Air var udløbet, men forelagde ingen dokumentation for dette. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at disse luftfartsselskaber stadig bør opføres i bilag A.

(64) Da Kommissionen indtil videre heller ikke har modtaget dokumentation for en fuldstændig gennemførelse af passende afhjælpningsforanstaltninger hos de øvrige luftfartsselskaber, der er certificeret af Kirgisistan, eller hos de myndigheder, der er ansvarlige for det lovpligtige tilsyn med disse luftfartsselskaber, vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber fortsat bør være opført i bilag A.

(65) Kommissionen tilskynder Kirgisistans kompetente myndigheder til at fortsætte deres indsats for at finde løsninger på de konstateringer af manglende overensstemmelse, der er påvist i forbindelse med den audit, som ICAO i april 2009 gennemførte inden for rammerne af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). Europa-Kommissionen er med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og med medlemsstaternes hjælp rede til at udføre en vurdering af situationen på stedet, når der er gjort tilstrækkeligt store fremskridt med gennemførelsen af den handlingsplan, som ICAO har fået forelagt. Formålet med dette besøg ville være at verificere, at de kompetente myndigheder og de selskaber, der er underlagt deres tilsyn, har gennemført de gældende sikkerhedskrav.

Air Madagascar

(66) Der foreligger beviser for talrige sikkerhedsmangler hos Air Madagascar, der er certificeret i Madagaskar. Disse mangler er konstateret af Frankrigs kompetente myndigheder under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi. Resultaterne for luftfartøjer af typen B-767 er bemærkelsesværdigt værre end for luftfartsselskabets øvrige luftfartøjer. Antallet af konstateringer ved hver SAFA-inspektion, den gentagne forekomst af sikkerhedsmanglerne og det faktum, at situationen er forværret siden 2010, tyder på, at der er alvorlige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

(67) ICAO udførte i februar 2008 en verdensomspændende kontrol med sikkerheden og rapporterede betydelige sikkerhedsmæssige mangler i et stort antal tilfælde, hvad angår Madagaskars civile luftfartsmyndigheders evne til at varetage deres ansvar for kontrol med luftfartssikkerheden.

(68) Under henvisning til SAFA-inspektioner og resultaterne af ICAO's auditrapport indledte Kommissionen den 28. februar 2011 en formel konsultation med Madagaskars kompetente myndigheder, hvor den gav udtryk for alvorlige betænkeligheder angående sikkerheden i forbindelse med Air Madagascars flyveoperationer og i medfør af artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005 indtrængende opfordrede luftfartsselskabet og dettes kompetente myndigheder til at træffe foranstaltninger med henblik på at følge op på ICAO's konstateringer og afhjælpe de ved SAFA-inspektioner afslørede sikkerhedsmangler på tilfredsstillende vis.

(69) Den 16. marts 2011 mødte Kommissionen Madagaskars civile luftfartsmyndigheder og repræsentanter fra Air Madagascar for at få vished for, at de begge har truffet foranstaltninger for at få de sikkerhedsmangler, som er påpeget i forbindelse med SAFA-inspektioner, bragt ud af verden, eller at der i det mindste er truffet egnede foranstaltninger til at bringe de påviste sikkerhedsrisici under kontrol. Desværre kunne de oplysninger, som blev forelagt på dette møde, ikke dokumentere, at der er foretaget en fyldestgørende analyse af de bagvedliggende årsager til sikkerhedsmanglerne, at selskabet har gennemført en solid plan for forebyggende og afhjælpende foranstaltninger, og at myndighederne benytter et passende program for tilsynet med sikkerheden. Derfor blev Madagaskars civile luftfartsmyndigheder og luftfartsselskabet Air Madagascar opfordret til at afklare situationen på Udvalget for Luftfartssikkerheds møde i april 2011.

(70) Air Madagascar og Madagaskars civile luftfartsmyndigheder blev hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed på mødet den 5. april 2011. Air Madagascar forelagde en yderligere forbedret plan for forebyggende og afhjælpende foranstaltninger på grundlag af en solid årsagsanalyse, men forelagde ingen dokumentation for, at disse foranstaltninger indtil videre har skabt resultater.

(71) Udvalget så med tilfredshed på luftfartsselskabets opmuntrende tiltag, men gav udtryk for sine betænkeligheder angående de vedvarende alvorlige svagheder på området fortsat luftdygtighed for alle luftfartøjer, der opereres af Air Madagascar. Luftfartsselskabet anerkendte manglerne for så vidt angår dets luftfartøj af typen Boeing B-767. Det erklærede, at det anså de allerede indførte foranstaltninger for tilstrækkelige til at afbøde sikkerhedsrisici for resten af dets flåde på grund af, at der vil blive foretaget færre flyvninger og/eller på grund af disse luftfartøjers alder.

(72) Udvalget anerkendte luftfartsselskabets indsats for at finde bæredygtige løsninger på de sikkerhedsmangler, der er påpeget i forbindelse med SAFA-inspektionerne og tilskyndte Madagaskars kompetente myndigheder til at forbedre deres tilsyn for at sikre en effektiv gennemførelsen af operatørens plan for forebyggende og afhjælpende foranstaltninger uden unødig forsinkelse.

(73) I betragtning af de talrige og vedvarende sikkerhedsmangler, der er afsløret i forbindelse med rampeinspektioner af luftfartøjer af typen B-767, som opereres af Air Madagascar, selskabets manglende evne til at gennemføre en solid plan for forebyggende og afhjælpende foranstaltninger og Madagaskars kompetente myndigheders utilstrækkelige udøvelse af tilsynet med sikkerheden vedrørende dette luftfartsselskabs operationer, finder Kommissionen i overensstemmelse med Udvalget for Luftfartssikkerheds udtalelse, at luftfartsselskabet ikke bør have tilladelse til at beflyve Den Europæiske Union med sine luftfartøjer af typen B-767. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Air Madagascar bør opføres i bilag B, og at dets operationer bør begrænses således, at alle luftfartøjer af typen Boeing B-767 udelukkes. Luftfartsselskabet bør tillades at beflyve Unionen med de øvrige typer luftfartøjer på dettes AOC, jf. bilag B.

(74) Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere Air Madagascars 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 Mozambique

(75) Der foreligger beviser for, at tilsynsmyndighederne for luftfartsselskaber, der er certificeret i Mozambique, har udvist manglende evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, hvilket fremgår af resultaterne af den audit, ICAO har udført inden for rammerne af sit verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP) i januar 2010. I forbindelse med denne audit er der rapporteret et stort antal alvorlige sikkerhedsmangler med hensyn til Mozambiques civilluftfartsmyndigheds evne til at varetage sit ansvar for tilsynet med luftfartssikkerheden. Da ICAO's endelige rapport forelå, var mere end 77 % af ICAO's standarder ikke gennemført fuldt ud. Blandt de kritiske aspekter, såsom bestemmelsen om kvalificeret teknisk personale, var mere end 98 % af ICAO's standarder ikke gennemført fuldt ud. Med hensyn til afhjælpning af sikkerhedsproblemer var mere end 93 % af ICAO's standarder ikke gennemført fuldt ud.

(76) Efter en USOAP-audit af Mozambique underrettede ICAO alle stater, som er parter i Chicago-konventionen, om en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed af betydning for det sikkerhedsmæssige tilsyn af luftfartøjer med licens fra Mozambique [1], hvoraf det fremgår, at processen, som Mozambique benytter til at udstede et Air Operator Certificate (AOC), ikke svarer til de gældende bestemmelser i ICAO's bilag 6. Blandt andet opererer Mozambiques 15 luftfartsselskaber og herunder internationale luftfartsselskaber stadig med AOC, der er udstedt i medfør af de tidligere bestemmelser, som er ophævet. Mozambiques kompetente myndigheder (IACM) havde ikke evalueret alle de specifikke punkter i relation til certificeringsprocessen, inden et AOC blev udstedt, og IACM kan ikke sikre, at alle 15 AOC-indehavere opfylder bestemmelserne i bilag 6 og nationale

[1] ICAO's konstatering OPS/01.

bestemmelser, inden de udøver internationale flyveoperationer. Derudover har IACM ikke udført tilsynsinspektioner af luftfartsselskaber i over to år.

(77) Der er beviser for en utilstrækkelig evne hos Mozambiques kompetente myndigheder til på effektiv vis at afhjælpe ICAO's konstateringer af manglende overensstemmelse, hvilket fremgår af, at ICAO ikke kunne acceptere en betydelig del af disse myndigheders foreslåede planer for afhjælpende foranstaltninger med henblik på at afhjælpe ICAO's konstateringer af manglende overensstemmelse. Dette gælder navnlig den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, som ICAO har påpeget, og som stadig ikke er bragt ud af verden. Derudover oplyste Mozambiques kompetente myndigheder, at gennemførelsen af planer for afhjælpende foranstaltninger var blevet forsinket.

(78) På baggrund af resultaterne af ICAO's USOAP-audit indledte Kommissionen i marts 2010 drøftelser med Mozambiques kompetente myndigheder (IACM), gav udtryk for alvorlige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med driften af luftfartsselskaber med licens fra dette land, og anmodede om yderligere oplysninger om de foranstaltninger, som statens kompetente myndigheder har truffet for at få rettet op på ICAO's konstateringer.

(79) IACM forelagde dokumentation i perioden april 2010 til april 2011 og gav Udvalget for Luftfartssikkerhed en redegørelse den 6. april 2011. IACM angav, at efter at have forelagt ICAO den ovennævnte plan for afhjælpende foranstaltninger indledte de gennemførelsen heraf. De oplyste bl.a., at en reform af IACM er undervejs med henblik på at styrke myndighedens uafhængighed og tilsynsmæssige kapacitet betydeligt, og at IACM i afventning af, at der ansættes et tilstrækkeligt antal kvalificerede inspektører, havde indgået kontrakter med eksterne konsulenter om at yde bistand ved tilsynsaktiviteterne. Men efter Udvalget for Luftfartssikkerheds opfattelse forelagde IACM ikke beviser for, at ICAM alene har tilstrækkelige ressourcer til at sikre tilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Mozambique. De oplyste, at 13 luftfartsselskaber er certificeret i Mozambique, og at de med bistand fra disse konsulenter har været i stand til at foretage en fornyet certificering af 8 af disse i 2010 i overensstemmelse med Mozambiques bestemmelser for den civile luftfart, herunder tre luftfartsselskaber som udøver internationale flyvninger — Mozambique Airlines, Mozambique Express og Trans Airways. Men efter Udvalget for Luftfartssikkerheds opfattelse forelagde myndighederne ikke beviser for, at disse luftfartsselskaber er underkastet et løbende tilsyn i henhold til de gældende sikkerhedsstandarder. Endelig bekræftede myndighederne, at 5 luftfartsselskaber, der erklæredes udelukkende at udøve indenrigsflyvninger, fortsat opererer med AOC, som blev udstedt i henhold til de tidligere og nu ophævede forskrifter; IACM forelagde dog ikke disse AOC. Derudover er den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, som ICAO underrettede om i den forbindelse, endnu ikke bragt ud af verden.

(80) Mozambique Airlines (LAM) forelagde en skriftlig redegørelse og gav en mundtlig redegørelse til Udvalget for Luftfartssikkerhed den 6. april 2011. LAM bekræftede, at dets certificering var fornyet den 6. april 2010 i overensstemmelse med Mozambiques bestemmelser for den civile luftfart. Luftfartsselskabets AOC, der udløb den 5. april, blev imidlertid fornyet af IACM den 6. april 2011 med en begrænsning, som udelukker indflyvninger ved dårlig sigtbarhed i Kat. III, fordi det blev bekræftet, at luftfartsselskabet ikke var godkendt til at udføre sådanne indflyvninger. Mozambique Express (MEX) forelagde en skriftlig redegørelse for og gav en mundtlig redegørelse til Udvalget for Luftfartssikkerhed den 6. april 2011. MEX bekræftede, at dets certificering var fornyet i april 2010 i overensstemmelse med Mozambiques bestemmelser for den civile luftfart, skønt fire luftfartøjer af typen Embraer 120 opereres uden at være udstyret med E-GPWS (TAWS).

(81) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkender de bestræbelser, der er gjort for at reformere det civile luftfartssystem i Mozambique, og de første skridt, der er taget for at få afhjulpet de sikkerhedsmangler, der er rapporteret af ICAO. Det vurderes imidlertid på grundlag af de fælles kriterier og i afventning af den faktiske gennemførelse af egnede afhjælpende foranstaltninger med henblik på at rette op på de af ICAO påpegede mangler og navnlig de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, at Mozambiques kompetente myndigheder på nuværende tidspunkt ikke er i stand til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder hos alle luftfartsselskaber under myndighedernes lovpligtige kontrol. Der bør således nedlægges driftsforbud for samtlige luftfartsselskaber, der er certificeret i Mozambique, og derfor optages de i bilag A.

(82) Portugals kompetente myndigheder meddelte, at de havde indvilget i at levere teknisk bistand til Mozambiques kompetente myndigheder, og at de havde indledt dette arbejde. Denne tekniske bistand vil bl.a. omfatte uddannelse af kvalificeret personale og procedurer for udøvelsen af tilsynsansvar.

(83) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed tilskynder Mozambique til fortsat at samarbejde fuldt ud med ICAO om at validere en passende plan for afhjælpende foranstaltninger, afhjælpe de mangler, som er påpeget af denne organisation, og på et egnet tidspunkt validere fremskridt med hensyn til gennemførelsen i kraft af et IVCM-kontrolbesøg. Europa-Kommissionen er rede til med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og med medlemsstaternes hjælp at overveje om fornødent at yde teknisk bistand i den henseende.

(84) Kommissionen vil i overensstemmelse med Udvalget for Luftfartssikkerheds udtalelse være rede til at genoverveje situationen, når der foreligger beviser for, at der er gjort tilstrækkeligt store fremskridt med gennemførelsen af den handlingsplan, som er forelagt ICAO.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

(85) Efter at Kommissionen aflagde besøg hos Den Russiske Føderation i december 2010 forelagde Den Russiske Føderations kompetente myndigheder oplysninger om AOC for visse russiske luftfartsselskaber, for hvilke der i resultaterne af SAFA-rampeinspektioner er påpeget forskellige større konstateringer pr. inspektion. Desuden påtog Den Russiske Føderations kompetente myndigheder sig i forbindelse med samrådet med disse myndigheder den 8. marts at forelægge følgende oplysninger: a) oplysninger om resultaterne af Den Russiske Føderations tilsyn med de udpegede russiske luftfartsselskaber; b) oplysninger om disse luftfartsselskabers gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger for at løse de problemer, der er påpeget i forbindelse med SAFA-rampeinspektioner; og c) listen over AOC for visse russiske luftfartsselskaber, der beflyver EU.

(86) På grundlag af de oplysninger, som Den Russiske Føderations kompetente myndigheder har forelagt, opfylder følgende luftfartøjer, som er opført på visse luftfartsselskabers AOC, ikke ICAO's standarder, og Udvalget for Luftfartssikkerhed opfordrer indtrængende Kommissionen til sammen med Den Russiske Føderations kompetente myndigheder at søge at få skabt klarhed over disse luftfartøjers internationale operationer:

a) Aircompany Yakutia: luftfartøjer af typen Antonov AN-140 med registreringsnummer RA-41250; AN-24RV med registreringsnummer RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 og RA-47360; RA-47363; AN-26 med registreringsnummer RA-26660; luftfartøjerne af typen Tupolev TU-154M med registreringsnummer RA-85007, RA-85707 og 85794.

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

c) Gazpromavia: luftfartøjer af typen Tupolev TU-154M med registreringsnummer RA-85625 og RA-85774; Yakovlev Yak-40 med registreringsnummer RA-87511, RA-88300 og RA-88186; Yak-40K med registreringsnummer RA-21505, RA-98109 og RA-8830; Yak-42D med registreringsnummer 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: luftfartøjer af typen Tupolev TU-154B: RA-85494 og RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: luftfartøjet af typen TU-154M RA-85672, som tidligere var opført på Krasnoyarsky Airlines AOC, der blev tilbagekaldt i 2009, opereres i øjeblikket af Atlant Soyuz; luftfartøjet af samme type med registreringsnummer RA-85682 opereres i øjeblikket af et andet luftfartsselskab, som er certificeret i Den Russiske Føderation.

f) Kuban Airlines: luftfartøjer af typen Yakovlev Yak-42 med registreringsnummer RA-42331, RA-42350, RA-42538 og RA-42541.

g) Orenburg Airlines: luftfartøjet af typen Tupolev TU-154B med registreringsnummer 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) Moscovia Airlines: luftfartøjer af typen Antonov AN-12 RA-12193 og RA-12194.

i) Tatarstan Airlines: luftfartøjer af typen Yakovlev Yak-42D med registreringsnummer RA-42374 og RA-42433.

j) Ural Airlines: luftfartøjer af typen Tupolev TU-154B med registreringsnummer 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: alle luftfartøjer af typen Tupolev TU-154M med registreringsnummer RA-85733, RA-85755, RA-85806 og RA-85820; alle (24) 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 (10) 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; luftfartøjerne af samme type RA-87292 og RA-88244 er taget ud af drift; 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); luftfartøjerne af typen AN-24B: RA-46388 og RA-87348 opereres ikke af finansielle årsager; RA-46267 og RA-47289 og luftfartøjerne af typen AN-24RV: RA-46509, RA-46519 og RA-47800 opereres af et andet russisk luftfartsselskab.

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

m) Russair: luftfartøjer af typen Tupolev TU-134A med registreringsnummer RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 og RA-65691.

n) Kosmos: luftfartøjer af typen Tupolev TU-134-A3 med registreringsnummer RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557 og RA-65566; TU-134-B med registreringsnummer RA-65574.

o) The 224th-Flight Unit State Airlines: luftfartøjerne af typen Ilyushin IL-76MD med registreringsnummer RA-76638 og RA-78750.

p) Daghestan Airlines: luftfartøjet at typen Tupolev TU-134B med registreringsnummer RA-65569.

q) Kogalymavia: luftfartøjerne af typen Tupolev TU-134A3 med registreringsnummer RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 og RA-65944; Tupolev TU-154B2 med registreringsnummer RA-85522.

(87) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed tager Den Russiske Føderations kompetente myndigheds dokumentation til efterretning og vil forsat søge varige løsninger på påviste problemer med manglende overholdelse af sikkerhedskrav i kraft af yderligere tekniske samråd med Den Russiske Føderations kompetente myndigheder.

(88) I mellemtiden vil medlemsstaterne fortsat overvåge de russiske luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for disse luftfartsselskabers luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008, og Kommissionen vil fortsat nøje overvåge deres foranstaltninger.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(89) Luftfartsselskabet Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed og fremlagde på forhånd sin skriftlige redegørelse. Luftfartsselskabet oplyste, at som led i selskabets fornyelsesplaner opereres luftfartøjer af typen DC-9-51 ikke længere. Luftfartsselskabet oplyste, at det blev certificeret på ny af den ukrainske civile luftfartsmyndighed (UKR SAA) i januar 2011 og modtog et AOC, der er gyldigt i 2 år.

(90) UMAir forelagde også dokumentation med det formål at påvise, at indførelsen af alle afhjælpende foranstaltninger hidrørende fra EU's kontrolbesøg i maj og oktober 2009 var afsluttet. Det forelagde desuden dokumentation angående verifikationen af status for gennemførelsen af afhjælpende foranstaltninger, hvormed UKR SSA's konstateringer i forbindelse med tilsynet afhjælpes. Det har også forelagt en rapport over efterforskningen af en alvorlig ulykke, som fandt sted i Beirut den 21. september 2010. Ifølge rapporten skyldtes nødlandingen af en DC-9-51 med registreringsnummer UR-CBY kort efter start et motorstop, hvilket sandsynligvis var forårsaget af et sammenstød med fugle. Men rapporten afslørede også, at en kritisk procedure for motor ude af drift ikke var indføjet i UMAirs driftshåndbog.

(91) Da der blev afsløret alvorlige mangler i rapporten over en rampeinspektion, som er udført i EU [1] den 28. februar 2011 for luftfartøjet UR-CHN, der opereres af luftfartsselskabet, anmodede Kommissionen luftfartsselskabet om yderligere oplysninger. Som opfølgning på denne anmodning forelagde luftfartsselskabet dokumentation for driftsspecifikationer og luftdygtighedsbevis for luftfartøjet MD83 med registreringsnummer UR-CHN, hvoraf det fremgik, at det er udstyret med det udstyr, som kræves af ICAO.

(92) Luftfartsselskabet blev indbudt til et teknisk møde den 25. marts 2011 for at afklare udestående spørgsmål. På og efter mødet forelagde det nærmere oplysninger om resultaterne af interne audits, inspektioner og rampeinspektioner samt de indførte tilknyttede afhjælpende foranstaltninger og angav, at dets nugældende driftshåndbog indeholdt alle nødvendige, normale og unormale procedurer samt nødprocedurer, og den indeholder bestemmelser om efteruddannelse på simulatorer.

(93) UKR SAA anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed og blev hørt den 6. april 2011, hvor myndigheden redegjorde for inspektions- og verifikationsprocessen og rapporterede om gennemførelsen af afhjælpende foranstaltninger hos luftfartsselskaberne under dets sikkerhedsmæssige tilsyn og heriblandt UMAir. UKR SAA bekræftede, at UMAir havde rettet op på alle de konstateringer, som blev påpeget i forbindelse med EU's besøg i maj og oktober 2009. UKR SSA erklærede også, at det fortsat varetog sit ansvar som registreringsstat og operatørens hjemstat med hensyn til UMAirs wet lease-operationer.

(94) Udvalget for Luftfartssikkerhed så med tilfredshed på de forbedringer, som UMAir har opnået med hensyn til gennemførelsen af internationale sikkerhedsstandarder og suspenderingen af flyveoperationerne med DC-9-51, og på erklæringerne fra UKR SAA, og Udvalget fandt, at dette luftfartsselskabs operationer ikke længere bør pålægges begrænsninger. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) bør udgå af bilag B.

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

[1] SCAA-2011-30.

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

(96) 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 22. november 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.

(97) 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 19. april 2011.

På Kommissionens vegne
For formanden
Siim KALLAS
Næstformand

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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republikken Ghana
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ukendt	VRB	Republikken Rwanda
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 myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, herunder:			**Republikken Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	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
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 myndigheder i Benin, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Republikken Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	AFF	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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republikken Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republikken Benin
Alle 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	ABB	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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
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)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	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)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
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)
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:			**Republikken Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Republikken Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			**Republikken Ækvatorialguinea**
CRONOS AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Republikken Ækvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ukendt	CEL	Republikken Ækvatorialguinea
EGAMS	Ukendt	EGM	Republikken Ækvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Republikken Ækvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Republikken Ækvatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Republikken Ækvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Republikken Ækvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Republikken Ækvatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Republikken Ækvatorialguinea
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
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukendt	Republikken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
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
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
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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
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 myndigheder i Kasakhstan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Air Astana, herunder:			**Republikken Kasakhstan**
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republikken Kasakhstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republikken Kasakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republikken Kasakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republikken Kasakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republikken Kasakhstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republikken Kasakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republikken Kasakhstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republikken Kasakhstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republikken Kasakhstan
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	Republikken Kasakhstan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republikken Kasakhstan
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Republikken Kasakhstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republikken Kasakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republikken Kasakhstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republikken Kasakhstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republikken Kasakhstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republikken Kasakhstan
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	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	36	AZZ	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Den Kirgisiske Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Den Kirgisiske Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
DAMES	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	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
S GROUP AVIATION	6	SGL	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	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			**Republikken 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**

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Ukendt	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 Republikken Mauretanien, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Den Islamiske Republik Mauretanien**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Den Islamiske Republik Mauretanien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Republikken Mozambique, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Republikken Mozambique**
MOZAMBIQUE AIRLINES — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republikken Mozambique
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	Republikken Mozambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
SAFARI AIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
CFM-TTA SA	07 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
AERO-SERVICOS SARL	08 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	06 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Filippinerne, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Republikken Filippinerne**
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Ukendt	Republikken Filippinerne
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	CEB	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	SOY	Republikken Filippinerne
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Ukendt	Republikken Filippinerne
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Ukendt	Republikken Filippinerne
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Ukendt	Republikken Filippinerne
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Ukendt	Republikken Filippinerne
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ukendt	Republikken Filippinerne
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republikken Filippinerne
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Ukendt	Republikken Filippinerne
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republikken Filippinerne
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Ukendt	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Ukendt	Republikken Filippinerne
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republikken Filippinerne
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Ukendt	Republikken Filippinerne
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Ukendt	Republikken Filippinerne
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Ukendt	Republikken Filippinerne
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	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	RIT	Republikken Filippinerne
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i São Tomé and Príncipe, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Ukendt	Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Den Demokratiske Republik 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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
TEEBAH AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Republikken Sierra Leone
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			**Republikken Sudan**
SUDAN AIRWAYS	Ukendt	SUD	Republikken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republikken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republikken Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republikken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republikken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republikken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Ukendt	MJA	Republikken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republikken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republikken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Ukendt	Republikken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republikken Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republikken Sudan
TARCO AIRLINES	056	Ukendt	Republikken Sudan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Swaziland, herunder:			**Kongeriget Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Ukendt	SZL	Kongeriget Swaziland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Zambia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, 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]

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	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	ABS	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 og TR-AFJ	Den Gabonesiske Republik
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kasakhstan	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen B-767; 4 luftfartøjer af typen B-757; 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 og P4-LAS	Aruba (Kongeriget Nederlandene)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republikken Ghana	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen DC8-63F	Hele flåden, undtagen: 9G-TOP og 9G-RAC	Republikken Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Boeing B-737-300, 2 luftfartøjer af typen ATR 72-500, 1 luftfartøj af typen ATR 42-500, 1 luftfartøj af typen ATR 42-320 og 3 luftfartøjer af typen DHC 6-300	Hele flåden, undtagen: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD og 5R-MGF	Republikken Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336)	Unionen 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

[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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen A-300, 8 luftfartøjer af typen A-310, 1 luftfartøj B-737	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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøjer af typen Challenger CL-601; 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-TBG, D2-TBJ	Republikken Angola

([1]) Afrijet må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.
([2]) Air Astana må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.
([3]) Gabon Airlines må kun bruge det luftfartøj, 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.