KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 298/2009

af 8. april 2009

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

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

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 af 22. marts 2006 er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet 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 Fællesskabet 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 særlige tilfælde også af nogle medlemsstater.

(6) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres.

EF-luftfartsselskaber

(7) På baggrund af resultater af SAFA-rampeinspektioner for luftfartøjer fra visse EF-luftfartsselskaber og områdespecifikke inspektioner og audits, som er udført af deres nationale luftfartsmyndigheder, har nogle medlemsstater truffet visse håndhævelsesforanstaltninger. De oplyste Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om disse foranstaltninger: Sveriges kompetente myndigheder tilbagekaldte luftfartsselskabet Nordic Regionals Air Operator Certificate (AOC), og luftfartsselskaberne Fly Excellent og Aero Syncro har fået suspenderet deres AOC. Spaniens kompetente myndigheder tilbagekaldte luftfartsselskabet Bravo Airlines' AOC og dets licens. Portugals kompetente myndigheder hævede suspensionen af luftfartsselskabet Luzair's AOC den 22. januar 2009 efter en verifikation af luftfartsselskabets korrekte gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger. Grækenlands kompetente myndigheder hævede suspensionen af luftfartsselskabet Hellenic Imperial Airways' AOC den 18. december 2008 efter en verifikation af luftfartsselskabets korrekte gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger, og den 28. januar 2009 suspenderede de luftfartsselskabet Euroair Ltd's AOC efter dette luftfartsselskabs anmodning og suspensionen af godkendelsen af luftfartsselskabets organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed.

Luftfartsselskaber fra Republikken Kasakhstan

Starline KZ

(8) Der foreligger bekræftede oplysninger om alvorlige sikkerhedsmangler hos Starline KZ, der er certificeret i Kasakhstan. Disse mangler er konstateret af Bulgarien og andre ECAC-stater i forbindelse med rampeinspektioner i SAFA-programmets [4] regi. Den gentagne forekomst af denne manglende overensstemmelse tyder på systemiske sikkerhedsmangler på området operationer og vedligeholdelse.

[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.
[4] DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8 og BUL-2008-9.

(9) Starline KZ reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra den civile bulgarske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på kommunikation, således som det kom til udtryk ved manglen på et fyldestgørende svar på brevet fra denne medlemsstat. Starline KZ udviste manglende evne til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler, som endnu ikke er afhjulpet.

(10) På baggrund af ovennævnte mangler indledte Kommissionen den 27. januar 2009 drøftelser med Kasakhstans kompetente myndigheder, gav udtryk for alvorlige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med driften af Starline KZ, og anmodede i medfør af artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005 om yderligere oplysninger om de foranstaltninger, som de kompetente myndigheder har truffet, og anmodede luftfartsselskabet om at følge op på disse mangler.

(11) Disse myndigheder reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra Kommissionen vedrørende sikkerhedstilsynet med Starline KZ, idet Kommissionen ikke inden for fristen modtog de ønskede oplysninger, bl.a. luftfartsselskabets AOC tillige med fyldestgørende driftsspecifikationer, krav og begrænsninger i tilknytning hertil.

(12) Starline KZ anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 24. marts 2009. Ved høringen blev der dog ikke fremlagt tilstrækkelig dokumentation for, at afhjælpende foranstaltninger var gennemført på en tilfredsstillende måde. Under høringen forelagde Kasakhstans kompetente myndigheder Kommissionen deres afgørelse af 4. februar 2009 om at pålægge Starline KZ driftsmæssige begrænsninger, så det ikke må beflyve europæisk luftrum.

(13) Det vurderes derfor i lyset af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier, at Starline KZ ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder og derfor fortsat bør være opført i bilag A.

East Wing

(14) Der foreligger bekræftede oplysninger om alvorlige sikkerhedsmangler hos East Wing, der er certificeret i Kasakhstan. Disse mangler er konstateret af Frankrig og Rumænien under rampeinspektioner i SAFA-programmets ([1]) regi. Den gentagne forekomst af disse inspektionsresultater tyder på systemiske sikkerhedsmangler.

(15) East Wing reagerede ikke hensigtsmæssigt på en forespørgsel fra den civile franske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på kommunikation, således som det kom til udtryk ved manglen på et fyldestgørende svar på brevet fra denne medlemsstat. East Wing udviste manglende evne til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler, som endnu ikke er afhjulpet.

([1]) DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36 og RCAARO-2008-54.

(16) På baggrund af ovennævnte mangler indledte Kommissionen drøftelser med Kasakhstans kompetente myndigheder, gav udtryk for alvorlige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med driften af East Wing, og anmodede om yderligere oplysninger om de foranstaltninger, som de kompetente myndigheder og luftfartsselskabet har truffet for at følge op på disse mangler.

(17) De foreliggende oplysninger viser, at East Wing har overtaget driften fra luftfartsselskabet GST Aero, et luftfartsselskab, som blev opført i bilag A den 22. marts 2006 ([2]), og som indstillede sine aktiviteter, efter at Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste Kommissionen om, at de havde trukket selskabets AOC tilbage i marts 2007 ([3]).

(18) Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste Kommissionen om, at de den 4. februar 2009 havde pålagt Eastwing driftsmæssige begrænsninger, så det ikke må beflyve europæisk luftrum. Disse myndigheder reagerede imidlertid ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra Kommissionen vedrørende sikkerhedstilsynet med East Wing, idet de ikke forelagde dokumentation vedrørende luftfartsselskabets AOC tillige med fyldestgørende driftsspecifikationer, krav og begrænsninger i tilknytning hertil.

(19) East Wing anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 24. marts 2009. Ved høringen blev der dog ikke fremlagt tilstrækkelig dokumentation for, at afhjælpende foranstaltninger var gennemført på en tilfredsstillende måde, og det blev afsløret, at luftfartsselskabet ikke er bekendt med de driftsmæssige begrænsninger af dets operationer i EU's luftrum. Det vurderes derfor i lyset af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier, at East Wing ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder og derfor fortsat bør være opført i bilag A.

ATMA Airlines

(20) Der foreligger bekræftede oplysninger om alvorlige sikkerhedsmangler hos ATMA Airlines, der er certificeret i Kasakhstan. Disse mangler er konstateret af Tyskland, Norge og Tyrkiet under rampeinspektioner i SAFA-programmets ([4]) regi. Den gentagne forekomst af disse inspektionsresultater tyder på systemiske sikkerhedsmangler.

(21) ATMA Airlines reagerede ikke hensigtsmæssigt på en forespørgsel fra de civile tyske og norske luftfartsmyndigheder vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på kommunikation, således som det kom til udtryk ved manglen på et fyldestgørende svar på brevet fra disse stater. ATMA Airlines udviste manglende evne til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler, som endnu ikke er afhjulpet.

([2]) 38. til 43. betragtning i forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006, EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14.

([3]) 17. betragtning i forordning (EF) nr. 235/2007 af 5. marts 2007, EUT L 66 af 6.3.2007, s. 3.

([4]) LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137 og DGCATR-2008-25.

(22) På baggrund af ovennævnte mangler indledte Kommissionen drøftelser med Kasakhstans kompetente myndigheder, gav udtryk for alvorlige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med driften af ATMA Airlines, og anmodede om yderligere oplysninger om de foranstaltninger, som de kompetente myndigheder har truffet, og anmodede luftfartsselskabet om at følge op på disse mangler.

(23) Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste Kommissionen om, at de den 4. februar 2009 havde pålagt ATMA Airlines driftsmæssige begrænsninger, så det ikke må beflyve europæisk luftrum. Disse myndigheder reagerede imidlertid ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra Kommissionen vedrørende sikkerhedstilsynet med ATMA Airlines, idet de ikke forelagde dokumentation vedrørende luftfartsselskabets AOC tillige med fyldestgørende driftsspecifikationer, krav og begrænsninger i tilknytning hertil.

(24) ATMA Airlines anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 24. marts 2009. Ved høringen blev der dog ikke fremlagt tilstrækkelig dokumentation for, at afhjælpende foranstaltninger var gennemført på en tilfredsstillende måde.

(25) Det vurderes derfor i lyset af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier, at ATMA Airlines ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder og derfor fortsat bør være opført i bilag A.

Berkut Air

(26) Der foreligger bekræftede oplysninger om alvorlige sikkerhedsmangler hos Berkut Air, der er certificeret i Kasakhstan. Disse mangler er konstateret af Frankrig og Rumænien under rampeinspektioner i SAFA-programmets ([1]) regi. Den gentagne forekomst af disse inspektionsresultater tyder på systemiske sikkerhedsmangler.

(27) Berkut Air reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra den civile rumænske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på kommunikation, således som det kom til udtryk ved manglen på et fyldestgørende svar på brevet fra denne medlemsstat. Berkut Air udviste manglende evne til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler, som endnu ikke er afhjulpet.

(28) På baggrund af ovennævnte mangler indledte Kommissionen drøftelser med Kasakhstans kompetente myndigheder, gav udtryk for alvorlige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med driften af Berkut Air, og anmodede om yderligere oplysninger om de foranstaltninger, som de kompetente myndigheder har truffet for at følge op på disse mangler.

(29) Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste, at de i februar 2009 havde suspenderet AOC for BEK Air, det tidligere Berkut Air. Disse myndigheder reagerede imidlertid ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra Kommissionen vedrørende sikkerhedstilsynet med Berkut Air, idet de ikke forelagde den ønskede dokumentation og ikke forelagde dokumentation for gennemførte håndhævelsesforanstaltninger.

(30) Det vurderes derfor i lyset af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier, at Berkut Air ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder og derfor fortsat bør være opført i bilag A.

Air Company Kokshetau

(31) Der foreligger bekræftede oplysninger om alvorlige sikkerhedsmangler hos Air Company Kokshetau, der er certificeret i Kasakhstan. Disse mangler er konstateret af Italien under rampeinspektioner i SAFA-programmets ([2]) regi. Disse mangler vedrører luftfartøjer af typen IL-62, der ikke er udstyret med TAWS (E-GPWS), ikke er udstyret med sikkerhedsseler, ikke er udstyret med en iltmasketype til hurtig iførelse for flyvemaskiner, som opererer over FL 250, og ikke er udstyret med et egnet system til belysning af gulvmarkeringer, som viser hen til nødudgangene.

(32) Air Company Kokshetau reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra den civile italienske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på kommunikation, således som det kom til udtryk ved manglen på et fyldestgørende svar på brevet fra denne medlemsstat. Air Company Kokshetau udviste manglende evne til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler, som endnu ikke er afhjulpet.

(33) På baggrund af ovennævnte mangler indledte Kommissionen drøftelser med Kasakhstans kompetente myndigheder, gav udtryk for alvorlige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med driften af Air Company Kokshetau, og anmodede om yderligere oplysninger om de foranstaltninger, som de kompetente myndigheder har truffet for at følge op på disse mangler.

(34) Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste Kommissionen om, at de den 13. februar 2009 besluttede at slette luftfartøjerne af typen IL-62M med serienumre 1138234 og 1748445 fra Air Company Kokshetau's AOC, og at de desuden havde til hensigt at tilbagekalde dette luftfartsselskabs AOC med virkning fra den 24. marts grundet konkurs. Disse myndigheder reagerede imidlertid ikke hensigtsmæssigt på en forespørgsel fra Kommissionen om at få forelagt dokumentation for tilbagekaldelsen af selskabets AOC.

([1]) RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37 og RCAARO-2008-75.

([2]) ENAC-IT-2007-785.

(35) Det vurderes derfor i lyset af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier, at Air Company Kokshetau ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder og derfor fortsat bør være opført i bilag A.

Sayat Air

(36) Der foreligger bekræftede oplysninger om alvorlige sikkerhedsmangler hos Sayat Air, der er certificeret i Kasakhstan. Disse mangler er konstateret af en ECAC-stat under rampeinspektioner i SAFA-programmets [1] regi. Disse mangler vedrører luftfartøjer af typen IL-62, som ikke er udstyret med: a) TAWS (E-GPWS) b) en iltmasketype til hurtig iførelse til besætningen, c) flydeanordninger og d) et egnet system til belysning af gulvmarkeringer, som viser hen til nødudgangene. Derudover opererede luftfartøjet uden nødchecklister om bord, med en NAV-database, som var mere end 2 år for gammel, og uden vedligeholdelsesattest om bord.

(37) Sayat Air udviste manglende evne til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler, som endnu ikke er afhjulpet.

(38) Kasakhstans kompetente myndigheder reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra Kommissionen vedrørende sikkerhedstilsynet med Sayat Air og udviste mangel på kommunikation, således som det kom til udtryk ved manglen på et passende svar på Kommissionens brev vedrørende forelæggelse af luftfartsselskabets AOC tillige med fyldestgørende driftsspecifikationer, krav og begrænsninger i tilknytning hertil.

(39) Kasakhstans kompetente myndigheder har ikke påvist, at de udøver et tilstrækkeligt tilsyn med dette luftfartsselskab i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen.

(40) Det vurderes derfor i lyset af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier, at Sayat Air ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder og derfor fortsat bør være opført i bilag A.

Scat

(41) Der foreligger bekræftede oplysninger om alvorlige sikkerhedsmangler hos Scat, der er certificeret i Kasakhstan. Blandt andet er luftfartøjet af typen Yak-42 med registreringsmærke UP-Y4205 ikke udstyret med TAWS (E-GPWS) som det ellers kræves i ICAO-bestemmelserne. Disse mangler er konstateret af en ECAC-stat under rampeinspektioner i SAFA-programmets [2] regi.

(42) På baggrund af ovennævnte mangler indledte Kommissionen drøftelser med Kasakhstans kompetente myndigheder, gav udtryk for alvorlige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med driften af Scat, og anmodede om yderligere oplysninger om de foranstaltninger, som de kompetente myndigheder har truffet for at følge op på disse mangler.

(43) Kasakhstans kompetente myndigheder forelagde Kommissionen dokumentation for, at de fjernede luftfartøjet af typen Yak-42 med registreringsmærke UP-Y4205 fra registret.

(44) Scat anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, det blev hørt den 24. marts 2009 og bekræftede, at dette luftfartøj ikke længere opererede.

(45) På denne baggrund vurderer Kommissionen, at der ikke er behov for yderligere foranstaltninger for dette luftfartsselskab.

Generelt tilsyn med sikkerheden hos luftfartsselskaber fra Republikken Kasakhstan

(46) Kommissionen henledte Kasakhstans kompetente myndigheders opmærksomhed på, at kontrolovervågningen af en række andre luftfartsselskaber med licens fra Kasakhstan fortsat viser foruroligende resultater i forbindelse med rampeinspektioner. Kasakhstans kompetente myndigheder blev opfordret til at afklare dette spørgsmål og om nødvendigt træffe foranstaltninger.

(47) Kasakhstans kompetente myndigheder meddelte en række håndhævelsesforanstaltninger, som er truffet over for en række kazakhstanske luftfartsselskaber. Myndighederne oplyste bl.a., at de den 4. februar 2009 pålagde driftsmæssige begrænsninger på Investavia, Skybus og Aytirau Aye Zholy så de ikke må beflyve europæisk luftrum. Kommissionen vil indlede hastende drøftelser med de kazakhstanske myndigheder og indlede proceduren efter artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005 for disse luftfartsselskaber.

(48) Kommissionen anbefaler på det kraftigste, at Kasakhstans kompetente myndigheder øger deres indsats for at reformere det civile luftfartssystem og styrker tilsynet med sikkerheden generelt hos alle luftfartsselskaber, som er certificeret i dette land. Kommissionen vil videreføre konsultationerne med disse myndigheder for at evaluere situationen hos kazakhstanske luftfartsselskaber, og Kommissionen er rede til sammen med medlemsstaterne at vurdere dokumentation i den henseende, hvis det forelægges rettidigt.

Orient Thai Airlines og One Two Go Airlines

(49) Efter at One Two Go's flyvning OG 269 forulykkede i Phuket den 16. september 2007, hvilket resulterede i et totalskadet luftfartøj, en MD-80, og 90 dødsofre, herunder mange europæiske passagerer, indledte Kommissionen drøftelser med Thailands kompetente myndigheder, som har ansvaret for tilsynet med dette luftfartsselskab.

[1] SDAT-2007-36.
[2] GDCA-2008-10.

(50) Den 5. marts 2009 sendte Kommissionen et brev til disse luftfartsselskaber i medfør af artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.

(51) Thailands kompetente myndigheder (Thai Department of Civil Aviation — Thai DCA) oplyste Kommissionen om, at undersøgelser efter ulykken afslørede, at både Orient Thai og dettes datterselskab One Two Go overtrådte lovgivningen på luftfartsområdet, bl.a. ved at forfalske pilotduelighedsprøver for ni af luftfartselskabernes piloter. Derfor suspenderede Thai DCA One Two Go's og Orient Thai's operationer med MD-80 og anmodede disse luftfartsselskaber om at gennemføre en række afhjælpende foranstaltninger.

(52) Thai DCA oplyste også Kommissionen om, at det den 25. november 2008 blev besluttet at hæve suspensionen af One Two Go's AOC. Dets moderselskab Orient Thai havde allerede fået tilladelse til på ny at operere med luftfartøjer af typen MD-80 fra den 7. oktober 2008.

(53) En gruppe europæiske eksperter rejste til Kongeriget Thailand den 10.-13. marts 2009 for at undersøge forholdene på områderne flyvetjeneste og certificering af flybesætninger og verificere, at luftfartsselskaberne havde gennemført de afhjælpende foranstaltninger med henblik på at imødegå de sikkerhedsmangler, som Thai DCA havde konstateret tidligere. Besøgsholdet kunne konstatere, at One Two Go ikke udfører luftfartøjsoperationer. One Two Go udbyder pladser i detailsalg på flyvninger, som reelt opereres af Orient Thai i henhold til en wet-lease aftale, idet One Two Go er indlejeren, og Orient Thai er udlejeren. Orient Thai stiller luftfartøjer til rådighed for One Two Go med komplet besætning, vedligeholdelse og forsikring. Al personale, som deltager i Orient Thai's operationer på vegne af One Two Go, er ansat hos Orient Thai.

(54) Rapporten fra ekspertholdets besøg viser også, at Orient Thai har foretaget afhjælpende foranstaltninger, og Thai DCA har truffet andre foranstaltninger med henblik på at afhjælpe de tidligere afslørede sikkerhedsmangler. Kommissionen vil følge sikkerhedsforholdene hos Orient Thai på tæt hold. Thai DCA bør til dette formål inden for en frist på to måneder forelægge Kommissionen alle nødvendige oplysninger vedrørende de omhandlede foranstaltningers effektivitet.

(55) Den 19. marts 2009 oplyste Thai DCA Kommissionen om, at One Two Go påtænker at udføre egne luftfartsoperationer i løbet af juli 2009. Imidlertid viser rapporten fra EU's eksperthold, at Thai DCA udstedte AOC til One Two Go på trods af, at myndigheden ikke var i stand til at vurdere selskabets evne til at gennemføre luftfartøjsoperationer på sikker vis, eftersom dette luftfartsselskab aldrig forelagde den udførlige sikkerhedsdokumentation i henhold til thailandske forskrifter til gennemførelse af ICAO's standarder. Thai DCA meddelte også, at den havde til hensigt at tilbagekalde One Two Go's AOC den 29. marts 2009; selskabet ville dog fortsat chartre ruteflyvninger fra Orient Thai i kraft af dets licens.

(56) På denne baggrund og på grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at luftfartsselskabet One Two Go ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder. Dette luftfartsselskab bør pålægges et driftsforbud og derfor optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Republikken Benin

(57) Der foreligger bekræftede oplysninger om, at tilsynsmyndighederne for luftfartsselskaber med licenser fra Benin har udvist manglende evne til at imødegå sikkerhedsmangler, hvilket fremgik af resultaterne af den audit af Benin, som ICAO gennemførte inden for rammerne af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP) i marts 2007. I forbindelse med denne audit er der rapporteret et stort antal alvorlige sikkerhedsmangler med hensyn til Benins civilluftfartsmyndigheds evne til at varetage sit ansvar for tilsynet med luftfartssikkerheden. På det tidspunkt, hvor ICAO's audit blev afsluttet, var 80,22 % af ICAO's standarder ikke gennemført. Blandt de kritiske elementer, såsom bestemmelsen om kvalificeret teknisk personale, blev 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.

(58) Der foreligger bekræftede oplysninger om, at Benins kompetente myndigheder har utilstrækkelig evne til fuldt ud at afhjælpe ICAO's konstateringer af manglende overensstemmelse, hvilket fremgår af, at ICAO ifølge sin afsluttende rapport af december 2007 er af den opfattelse, at en betydelig del af myndighedernes foreslåede eller gennemførte afhjælpende foranstaltninger ikke reelt imødegår de konstaterede mangler. Bl.a. på området luftfartøjsoperationer betragtede ICAO 50 % af Benins foreslåede tiltag som ikke fuldt acceptable.

(59) På baggrund af ICAO's afsluttende rapport indledte Kommissionen drøftelser med Benins kompetente myndigheder, 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 Benins kompetente myndigheder har truffet for at følge op på ICAO's konstateringer og bemærkninger vedrørende acceptabiliteten af disse afhjælpende foranstaltninger.

(60) I forbindelse med høringen hos Udvalget for Luftfartssikkerhed den 25. marts 2009 bemærkede Benins kompetente myndigheder, at gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger, som forventedes afsluttet i 2008, reelt set er udskudt til august/december 2009.

(61) Af dokumentationen, som Benins kompetente myndigheder forelagde, fremgår det, at AOC udstedt til luftfartsselskaber, som er certificeret i Benin, ikke opfylder ICAO's standarder for internationale flyvninger, og dette bekræfter, at ICAO's konstateringer endnu ikke er afhjulpet fuldt ud. En gennemgang af situationen med hensyn til AOC og de tilknyttede driftsspecifikationer for luftfartsselskaberne Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air og Trans Air Benin afslører alvorlige betænkeligheder. Der blev ikke forelagt AOC for Africa Airways. I de øvrige AOC nævnes ikke de gældende bestemmelser, der ligger til grund for certificeringen, og de tillader drift i hele verden, selvom Benins kompetente myndigheder bekræfter, at de er begrænset til Benin og/eller delregionen. Endvidere forekommer operationerne hos Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair og Trans Air Benin kun at være underlagt visuelflyvereglerne (VFR), hvilket er utilstrækkeligt til at garantere sikker flyvning i Europa, og de har ikke de nødvendige specifikke tilladelser RVSM, RNAV og RNP med henblik på at beflyve europæisk luftrum. Benins kompetente myndigheder erklærer, at de har begrænset gyldigheden af AOC til seks måneder og har til hensigt at afklare situationen hurtigt. Kommissionen er af den opfattelse, at i afventning af den ventede fornyede certificering af disse luftfartsselskaber i fuld overensstemmelse med ICAO's standarder på grundlag af de fælles kriterier bør luftfartsselskaberne pålægges et driftsforbud og derfor optages i bilag A.

(62) Luftfartsselskabet Alafia Jet anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed; det fik derfor lejlighed til at forelægge en mundtlig redegørelse for Udvalget for Luftfartssikkerhed den 24. marts 2009, og det fremsendte skriftlig dokumentation for sine operationer. I forbindelse med redegørelsen erklærede luftfartsselskabet, at det opererer flyvninger til Den Europæiske Union, men disse er begrænset til akutmedicinske tjenester efter anmodning, og det forelagde oplysninger om en række foranstaltninger, det har truffet for at imødegå de mangler, som Frankrig konstaterede i forbindelse med rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([1]). Men gentagne forekomster af alvorlige sikkerhedsmangler i forbindelse med rampeinspektioner af luftfartøjer, som beflyver Fællesskabet tyder på systemiske sikkerhedsmangler i forbindelse med dette luftfartsselskabs operationer. De foranstaltninger, som luftfartsselskabet hidtil har truffet, har ikke kunnet afhjælpe disse mangler.

(63) I betragtning af de talrige og gentagne sikkerhedsmangler, der er afsløret i forbindelse med rampeinspektioner af luftfartøjer, som opereres af Alafia Jet, og Benins kompetente myndigheders utilstrækkelige evne til at føre et passende tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Benin, vurderer Kommissionen, at det ikke bør tillades at lade luftfartsselskabet Alafia Jet fortsætte sine operationer i Fællesskabet. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Alafia Jet bør optages i bilag A.

([1]) DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434 og DGAC/F-2009-582.

(64) Kommissionen støtter helt og fuldt Benins kompetente myndigheders indsats for at forbedre det sikkerhedsmæssige tilsyn med sine luftfartsselskaber og finder, at den betydelige gavebistand, som Verdensbanken har meddelt at ville give Republikken Benin, vil bane vejen for betydelige fremskridt med hensyn til opfyldelsen af ICAO's standarder.

Luftfartsselskaber fra Den Gabonesiske Republik

Gabon Airlines

(65) Gabon Airlines har siden juli 2008 haft tilladelse til at operere i EU med ét luftfartøj af typen Boeing 767-200 med registreringsmærke TR-LHP på de betingelser, der er redegjort for i 15. betragtning i forordning (EF) Nr. 715/2008 ([2]).

(66) Siden da er der fremkommet bekræftede oplysninger om sikkerhedsmangler hos Gabon Airlines, der er certificeret i Gabon. Disse mangler er konstateret af Frankrig under rampeinspektioner i SAFA-programmets ([3]) regi.

(67) Gabon Airlines har imidlertid reageret hensigtsmæssigt og rettidigt på forespørgsler fra den civile franske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift.

(68) Gabon Airlines anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 25. marts 2009. Kommissionen tog til efterretning, at Gabon Airlines i februar 2009 var genstand for en audit med henblik på en fornyet certificering af Gabons kompetente myndigheder, som afslørede visse konstateringer af manglende overensstemmelse, og at der på høringstidspunktet ikke forelå tilfredsstillende dokumentation for, at de var afhjulpet. Gabons kompetente myndigheder erklærede, at luftfartøjet pt. har fået pålagt startforbud med henblik på grundlæggende vedligeholdelse, og at myndighederne har til hensigt at verificere, at disse konstateringer er afhjulpet på tilfredsstillende vis, inden luftfartøjet med registreringsmærke TR-LHP eventuelt på ny sættes i drift.

(69) På baggrund af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at Gabon Airlines fortsat bør optages i bilag B, og at dette bilag bør ændres, så det afspejler situationen for luftfartøjet med registreringsmærke TR-LHP og sikrer, at det nuværende niveau for operationer til Fællesskabet fastholdes.

Afrijet

(70) Afrijet, der er certificeret i Gabon, har siden juli 2008 fået tilladelse til at operere i Fællesskabet med to luftfartøjer af typen Falcon 50 med registreringsmærke TR-LGV og TR-LGY og et luftfartøj af typen Falcon 900 med registreringsmærke TR-AFJ på de betingelser, der er redegjort for i 15. betragtning i forordning (EF) Nr. 715/2008 ([4]).

([2]) Forordning (EF) nr. 715/2008 af 24. juli 2008, EUT L 197 af 25.7.2008, s. 36.

([3]) DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140 og DGAC/F-2009-161.

([4]) Forordning (EF) nr. 715/2008 af 24. juli 2008, EUT L 197 af 25.7.2008, s. 36.

(71) Siden da er der fremkommet bekræftede oplysninger om alvorlige sikkerhedsmangler hos Afrijet. Disse mangler er konstateret af Frankrig under rampeinspektioner i SAFA-programmets ([1]) regi.

(72) Afrijet har imidlertid reageret hensigtsmæssigt og rettidigt på forespørgsler fra den civile franske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift.

(73) Kommissionen tog til efterretning, at Afrijet i januar 2009 var genstand for en audit med henblik på en fornyet certificering af Gabons kompetente myndigheder. Efter verifikation af, at alle konstateringer i forbindelse med denne audit er afhjulpet, fik luftfartsselskabet i februar 2009 på ny udstedt et nyt AOC, som omfatter et andet luftfartøj af typen Falcon 900 med registreringsmærke TR-AFR.

(74) På baggrund af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at Afrijet fortsat bør optages i bilag B, og at dette bilag bør ændres, så det afspejler ændringen af selskabets AOC og sikrer, at det nuværende niveau for operationer til Fællesskabet fastholdes.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) SN2AG anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 25. marts 2009. Kommissionen tog til efterretning, at dette luftfartsselskab har foretaget en yderligere omstrukturering, og at det havde iværksat en række afhjælpende foranstaltninger med henblik på at skabe fremskridt med hensyn til at opfylde de internationale standarder. Kommissionen tog også til efterretning, at SN2AG i februar 2009 var genstand for en audit med henblik på en fornyet certificering af Gabons kompetente myndigheder. Efter verifikation af, at alle konstateringer i forbindelse med denne audit er afhjulpet, fik luftfartsselskabet i februar 2009 på ny udstedt et nyt AOC.

(76) Der foreligger bekræftede oplysninger om, at visse af ICAO's sikkerhedskrav endnu ikke er opfyldt. Eksempelvis havde luftfartsselskabet på høringstidspunktet endnu ikke fuldt ud gennemført den påkrævede flyvedataovervågning for luftfartøjet af typen Fokker 28-0100 (Fokker 100).

(77) Der foreligger bekræftede oplysninger om, at SN2AG udviste mangel på gennemsigtighed og rettidig kommunikation som svar på Kommissionens forespørgsler. SN2AG fremførte, at det ikke har været genstand for rapporter, hvori der påpeges alvorlige mangler i forbindelse med rampeinspektioner, som udføres i henhold til programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (SAFA-programmet), selv om adskillige mangler allerede var blevet konstateret af Frankrig i forbindelse med rampeinspektioner i SAFA-programmets ([2]) regi.

(78) På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at SN2AG stadig bør opføres i bilag A.

(79) Kommissionen er dog rede til en fornyet undersøgelse af situationen for dette luftfartsselskab i lyset af eventuelle nye ændringer, hvis der skabes tilstrækkeligt belæg for, at manglerne er afhjulpet.

Generelt tilsyn med sikkerheden hos luftfartsselskaber fra Gabon

(80) Kommissionen tager til efterretning, at Gabons nye kompetente myndigheder (»Agence Nationale de l'Aviation Civile«, i det følgende benævnt ANAC), der er nedsat af Republikken Gabon i juli 2008, har indledt sit virke den 23. januar 2009. ANAC befinder sig i begyndelsen af en vækstperiode og arbejder pt. med at tilvejebringe tilstrækkelige ressourcer og ansætte tilstrækkeligt kvalificeret personale for at opfylde sine kontrolforpligtelser over for ICAO på tilfredsstillende vis.

(81) Kommissionen henledte de gabonesiske kompetente myndigheders opmærksomhed på, at trods disse myndigheders intensiverede tilsynsaktiviteter viser kontrolovervågningen af luftfartsselskaber med licens fra Gabon fortsat foruroligende resultater i forbindelse med rampeinspektioner. Gabons kompetente myndigheder blev opfordret til at afklare dette spørgsmål og om nødvendigt træffe foranstaltninger.

(82) Kommissionen ser med tilfredshed på Gabons kompetente myndigheders indsats for at reformere det civile luftfartssystem og navnlig den igangværende fornyede certificering af alle luftfartsselskaber med henblik på at sikre fuld overensstemmelse med ICAO's sikkerhedsstandarder. Kommissionen er rede til at overveje at aflægge et besøg på et passende tidspunkt for at verificere de reelt opnåede fremskridt.

Luftfartsselskaber fra Ukraine

Motor Sich JSC Airlines

(83) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Motor Sich, der er certificeret i Ukraine. Disse mangler er konstateret af Frankrig og en ECAC-stat (Tyrkiet) i forbindelse med rampeinspektioner i SAFA-programmets ([3]) regi. Den gentagne forekomst af disse inspektionsresultater tyder på systemiske sikkerhedsmangler.

(84) Tyrkiets kompetente myndigheder besluttede at nedlægge et øjeblikkeligt driftsforbud for dette luftfartsselskab den 27. november 2008.

(85) Motor Sich besvarede den tyrkiske civile luftfartsmyndigheds forespørgsel ved at tilkendegive deres beslutning om at indstille driften af luftfartøjer af typen AN-24 til denne stat, og beslutningen er ført ud i livet.

([1]) DGAC/F-2008-564 og DGATR-2008-572.
([2]) DGAC/F-2007-1325 og DGAC/F-2008-174.
([3]) DGAC/F-2008-564 og DGCATR-2008-512.

(86) Motor Sich reagerede rettidigt på en forespørgsel fra den civile franske luftfartsmyndighed og angav, hvilke afhjælpende foranstaltninger, selskabet har foretaget efter de rampeinspektioner, som blev udført den 12. marts 2008 i Frankrig. Men svaret var utilstrækkeligt, og luftfartsselskabet forelagde intet dokumentationsmateriale.

(87) Kommissionen modtog oplysninger fra Tyrkiets kompetente myndigheder om, at Ukraines kompetente myndigheder efter en uanmeldt inspektion hos operatøren havde truffet en beslutning om at tilbagekalde denne operatørs AOC. Disse myndigheder besluttede efterfølgende at tillade en videreførelse af Motor Sich's operationer til dette land med forbehold af nogle driftsmæssige begrænsninger for AN-24's operationer.

(88) Ukraines kompetente myndigheder reagerede den 16. marts 2009 på en forespørgsel fra Kommissionen vedrørende sikkerhedstilsynet med Motor Sich og erklærede, at dette luftfartsselskabs AOC var tilbagekaldt den 22. januar, og at statens luftfartsstyrelse, efter at luftfartsselskabet havde afsluttet sine afhjælpende foranstaltninger, tillod en videreførelse af operationerne undtagen for luftfartøjer i dennes flåde af typen AN-24. Det er ikke oplyst, på hvilken dato et sådant AOC med begrænsninger er udstedt, og der er heller ingen dokumentation for, at selskabet er inspiceret med henblik på at sikre, at de relevante sikkerhedskrav opfyldes for nogen del af flåden. Endelig fornyede disse myndigheder ifølge den førnævnte brevveksling med statens luftfartsstyrelse luftfartsselskabets AOC og tillod det at operere med AN-24 efter at have udført inspektioner med positive resultater, der dokumenterer, at luftfartsselskabet havde elimineret dette luftfartøjs mangler.

(89) Oplysningerne i denne brevveksling betragtes ikke som et fyldestgørende svar, idet de forelagte oplysninger ikke stemmer overens med de oplysninger, som Ukraines kompetente myndigheder forelagde den 2. februar 2009, hvoraf det fremgik, at Motor Sich Airlines AOC er udstedt den 8. november 2008 og er gyldig indtil den 8. november 2010, og driftsspecifikationerne er udstedt den 23. december 2008 og er gyldige indtil den 8. november 2010.

(90) Motor Sich anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 24. marts 2009. I forbindelse med sin redegørelse for Udvalget for Luftfartssikkerhed udviste Motor Sich manglende evne til at imødegå de afslørede sikkerhedsmangler på grund af manglende åbenhed og utilstrækkelig kommunikation, for så vidt angår dets operationer til Fællesskabet.

(91) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at Ukraines kompetente myndigheder har udvist utilstrækkelig evne til at føre tilsyn med luftfartsselskabets operationer i overensstemmelse med deres forpligtelser i medfør af Chicago-konventionen.

(92) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Motor Sich ikke har vist evne til at træffe alle de nødvendige foranstaltninger for at opfylde de relevante sikkerhedsstandarder og derfor bør optages i bilag A.

Ukraine Cargo Airways

(93) Luftfartsselskabet Ukraine Cargo Airways (UCA) anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 24. marts 2009.

(94) På grundlag af dokumentation, som selskabet forelagde for Kommissionen den 16. marts 2009, er det bevist, at selskabet havde truffet foranstaltninger for at afhjælpe tidligere afslørede mangler på dets luftfartøjer, som opererede i Fællesskabet. Ifølge selskabets oplysninger foretog Ukraines statslige luftfartsstyrelse en audit af UCA i november 2008. Efter denne audit blev selskabets AOC fornyet for en periode på to år frem til november 2010. Kommissionen har imidlertid ikke modtaget oplysninger fra Ukraines kompetente myndigheder om den audit, de gennemførte, eller om resultaterne heraf, inden de fornyede luftfartsselskabets AOC.

(95) Desuden erklærede luftfartsselskabet i sin redegørelse til Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, at det har modtaget en skriftlig bekræftelse fra forskellige medlemsstater om, at UCA har afhjulpet de sikkerhedsmangler, som blev afsløret af disse medlemsstaters inspektionsmyndigheder. Men med undtagelse af én medlemsstat, for så vidt angår driften af et luftfartøj af typen AN-12, som er udgået af selskabets AOC, kunne UCA's erklæringer ikke bekræftes af de øvrige berørte medlemsstater.

(96) Kommissionen er af den opfattelse, at for til fulde at kunne vurdere luftfartsselskabets evne til at iværksætte en fyldestgørende plan for afhjælpende foranstaltninger og reelt gennemføre den er det nødvendigt at aflægge selskabet et besøg. Uheldigvis kunne et sådant besøg ikke finde sted forud for mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 24. marts 2009 på grund af manglende samarbejde fra Ukraines kompetente myndigheders side. I forbindelse med mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 24. marts 2009 erklærede Ukraines statslige luftfartsstyrelse sig villig til at modtage dette besøg af Kommissionen og medlemsstater. Kommissionen vil træffe beslutning om en eventuel ændring af det driftsforbud, der er pålagt luftfartsselskabet, ud fra den dokumentation, som indsamles i løbet af dette kommende besøg.

(97) Det vurderes på grundlag af de fælles kriterier, at dette luftfartsselskab derfor på nuværende tidspunkt ikke kan udgå af bilag A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Luftfartsselskabet Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 24. marts 2009.

(99) På grundlag af dokumentation, som selskabet forelagde for Kommissionen den 16. oktober 2008, er det bevist, at selskabet havde truffet foranstaltninger for at afhjælpe tidligere afslørede mangler på dets luftfartøjer, som opererede i Fællesskabet.

(100) Ukraines kompetente myndigheder sendte den 5. november 2008 et brev til Kommissionen med en erklæring om, at gyldigheden af luftfartsselskabets AOC var blevet forlænget til den 15. december 2008 i afventning af, at proceduren med henblik på fornyelse efter denne dato for en periode på to år frem til den 15. december 2010 blev afsluttet. Sammen med dette brev forelagde de endvidere et dokument indeholdende certificeringsbeviset for UMAir efter en audit, som er udført den 31. oktober 2008. Men hverken selskabet eller Ukraines kompetente myndigheder forelagde den auditrapport, som lå til grund for udstedelsen af luftfartsselskabets AOC.

(101) Luftfartsselskabet erklærede desuden i sin redegørelse til Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, at det har gennemført de nødvendige foranstaltninger med henblik på at afhjælpe alle sikkerhedsmangler, som førte til udstedelsen af et driftsforbud i september 2007.

(102) Kommissionen er af den opfattelse, at for til fulde at kunne vurdere luftfartsselskabets evne til at iværksætte en fyldestgørende plan for afhjælpende foranstaltninger og reelt gennemføre den er det nødvendigt at aflægge selskabet et besøg. Uheldigvis kunne et sådant besøg ikke finde sted forud for mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 24. marts 2009 på grund af manglende samarbejde fra Ukraines kompetente myndigheders side. I forbindelse med mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 24. marts 2009 erklærede Ukraines statslige luftfartsstyrelse sig villig til at modtage dette besøg af Kommissionen og medlemsstater. Kommissionen vil træffe beslutning om en eventuel ændring af det driftsforbud, der er pålagt luftfartsselskabet, ud fra den dokumentation, som indsamles i løbet af dette besøg.

(103) Det vurderes på grundlag af de fælles kriterier, at dette luftfartsselskab derfor på nuværende tidspunkt ikke kan udgå af bilag A.

Generelt tilsyn med sikkerheden hos luftfartsselskaber fra Ukraine

(104) Kommissionen henledte de ukrainske kompetente myndigheders opmærksomhed på, at trods disse myndigheders intensiverede tilsynsaktiviteter viser kontrolovervågningen af luftfartsselskaber med licens fra Ukraine fortsat foruroligende resultater i forbindelse med rampeinspektioner. På mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2008 blev Ukraines kompetente myndigheder opfordret til at afklare dette spørgsmål og træffe foranstaltninger. Myndighederne havde også indvilget i at få foretaget en sikkerhedsvurdering, som Kommissionen skulle tilrettelægge i samarbejde med medlemsstater. Men Ukraines statslige luftfartsstyrelse forelagde ikke Kommissionen en rapport over de opnåede fremskridt med gennemførelsen af handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger, der er iværksat for at forbedre og styrke udøvelsen af tilsynet med luftfartssikkerheden i Ukraine, som den ellers er forpligtet til at forelægge Kommissionen hver tredje måned, jf. forordning (EF) nr. 715/2008 [1].

(105) De kompetente myndigheder udviste også manglende samarbejde med hensyn til forberedelsen af kontrolbesøget, i og med at den krævede dokumentation af luftdygtighed ikke blev forelagt, og Kommissionens forslag til besøgsprogram blev afvist. Kommissionen måtte derfor aflyse sikkerhedskontrolbesøget, som var planlagt til den 9.-13. februar 2009.

(106) Kommissionen tager til efterretning, at Ukraines statslige luftfartsstyrelse erklærer sig villig til at tage imod et fælles besøg fra Kommissionen, medlemsstater og EASA, og de stadfæster deres samarbejdsvilje med henblik på en vellykket tilrettelæggelse af en sådan sikkerhedsvurdering for at demonstrere deres evne til at føre tilsyn med alle luftfartsselskaber med licens fra Ukraine i fuld overensstemmelse med de gældende ICAO-krav.

Bangkok Airways

(107) En gruppe af europæiske eksperter rejste den 10.-13. marts 2009 til Kongeriget Thailand for at undersøge forholdene og modtage faktuelle oplysninger om det aktuelle sikkerhedsniveau for luftfartsselskabet Bangkok Airways' driftsstandarder og om de tilsynsaktiviteter, som er udført for selskabets vedkommende af Thai Department of Civil Aviation (Thai DCA). Formålet med besøget har bl.a. været at fastslå, om et eller flere af luftfartsselskabets luftfartøjer opereres af luftfartsselskabet Siem Reap Airways International med licens fra Kongeriget Cambodjas kompetente myndigheder, som er optaget på fællesskabslistens bilag A i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 1131/2008 af 14. november 2008 [2].

(108) Af rapporten fremgår det, at luftfartsselskabet på nuværende tidspunkt har den reelle kontrol over sine operationer, og at alle medlemmer af personalet har de nødvendige licenser fra Thailands kompetente myndigheder. Det fremgår desuden af rapporten, at Thai DCA udfører passende tilsynsaktiviteter for luftfartsselskabet. På grundlag af de fælles kriterier er Kommissionen derfor af den opfattelse, at der på nuværende tidspunkt ikke er behov for yderligere foranstaltninger.

Luftfartsselskaber fra Cambodja

(109) Cambodjas kompetente myndigheder har oplyst Kommissionen om, at de gør fremskridt med hensyn til at gennemføre handlingsplanen for afhjælpning af de mangler, som blev påpeget af ICAO i den seneste USOAP-rapport, og indsatsen er navnlig rettet mod manglerne i henseende til luftfartsoperationer for at sikre, at tilsynet med sikkerheden hos luftfartsselskaber i Cambodja opfylder ICAO's standarder.

[1] EUT L 197 af 25.7.2008, s. 36.
[2] EUT L 306 af 15.11.2008, s. 47.

(110) Cambodjas kompetente myndigheder har oplyst Kommissionen om, at de har suspenderet AOC for følgende luftfartsselskaber: Siem Reap Airways International i december 2008 og Cambodja Angkor Airways i februar 2009. De bekræftede endvidere, at alle udstedte AOC i mellemtiden er enten tilbagekaldt eller suspenderet med undtagelse af Helicopter Cambodja og Sokha Airlines.

(111) Siem Reap Airways International har ansøgt om at få hævet suspensionen af dets AOC. Men eftersom Cambodjas kompetente myndigheder har erklæret, at de endnu ikke har afsluttet evalueringen af overensstemmelsen med de gældende krav, bør luftfartsselskabet fortsat optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo

(112) Ved brev af 4. marts 2009 oplyste Den Demokratiske Republik Congos generaldirektør for civil luftfart Kommissionen om, at visse luftfartsselskaber, der er opført i bilag A til Kommissionens forordning (EF) nr. 1131/2008, ikke længere opererer, og at der er udstedt AOC til følgende luftfartsselskaber: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia og Swala Aviation. Der vil blive foretaget en evaluering af disse luftfartsselskaber, som stadig udfører trafikflyvning, med henblik på at forny deres AOC.

(113) På den baggrund bør fællesskabslisten i bilag A ajourføres i overensstemmelse hermed, således at de luftfartsselskaber, som har fået udstedt AOC af Den Demokratiske Republik Congos kompetente myndigheder, optages i bilag A. Men da der ikke foreligger bevis for, at AOC for de luftfartsselskaber, som ikke længere opererer, er tilbagekaldt, annulleret eller afleveret, kan ingen af luftfartsselskaberne udgå af fællesskabslisten.

(114) Derudover anmodede Den Demokratiske Republik Congos generaldirektør for civil luftfart også Kommissionen om, at luftfartsselskabet Hewa Bora optages i bilag B i stedet for bilag A, så selskabet får tilladelse til at genoptage beflyvningen af ruten mellem Kinshasa og Bruxelles med et luftfartøj af typen Boeing 767 med registreringsmærke 9Q-CJD. Idet der ikke blev forelagt dokumentation for, at de relevante sikkerhedsstandarder er opfyldt af operatøren og myndigheden med ansvar for det lovpligtige tilsyn og sikkerhedstilsynet, kan der ikke træffes nogen beslutning på nuværende tidspunkt, og Hewa Bora Airways bør som følge heraf fortsat være opført i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Republikken Angola

(115) Angolas kompetente myndigheder har anmodet om at måtte forelægge en rapport over deres fremskridt for Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed angående gennemførelsen af den plan for afhjælpende foranstaltninger, som de har udarbejdet for at imødegå sikkerhedsmangler, som ICAO afslørede inden for rammerne af sit verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). I deres redegørelse den 26. marts 2009 forelagde Angolas kompetente myndigheder bl.a. oplysninger om ændringer af primær lovgivning og lovgivning for den civile luftfart, organisation, myndighedens struktur og personale, udstedelse af standarder angående udstedelse af licenser til og uddannelse af personale, luftfartøjsoperationer og luftdygtighed. De har i den henseende allerede iværksat en proces med henblik på fornyet certificering af alle luftfartsselskaber, som er etableret i Angola. De kompetente myndigheder oplyste desuden om ændringer i deres lovgivning angående efterforskning af ulykker og hændelser.

(116) Angolas kompetente myndigheder erklærede også, at luftfartsselskabet TAAG fortsat gennemgår betydelige ændringer på forskellige niveauer: det operationelle, ledelsesmæssige, kvalitetsmæssige og omkostningsrelaterede.

(117) Kommissionen tager rapporten over fremskridt, som blev forelagt af Angolas kompetente myndigheder, til efterretning og vil undersøge situationen hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Angola, på et kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

Luftfartsselskaber fra Republikken Indonesien

(118) Efter vedtagelsen af den nye luftfartslov den 12. januar 2009 sendte Indonesiens kompetente myndigheder Kommissionen den gældende bekendtgørelse vedrørende civil luftfartsikkerhed (Civil Aviation Safety Regulations — CASRs) og oplysningsmateriale samt en udførlig ajourføring med hensyn til fremskridt ved gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, der har til formål at imødegå de konstaterede sikkerhedsmangler, som ICAO påpegede inden for rammerne af sit verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP).

(119) Efter anmodning fra det indonesiske generaldirektorat for civilluftfart (DGCA) aflagde en gruppe europæiske eksperter et besøg fra den 23. til den 27. februar 2009 i Indonesien for at undersøge forholdene. I den forbindelse er der også aflagt besøg hos fire luftfartsselskaber (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia og Ekspres Transportasi Antarbenua) med henblik på at verificere DGCA's evne til at varetage tilsynet med sikkerheden i overensstemmelse med de relevante standarder.

(120) Rapporten over besøgene peger på betydelige forbedringer med hensyn til DGCA's struktur og personale, hvilket øjensynligt sætter DGCA i stand til at udføre sine regeludstedende og tilsynsførende opgaver. Men det fremgår også af rapporten, at tilsynsaktiviteterne trods disse forbedringer ikke gennemføres fuldt ud på nuværende tidspunkt. Det aktuelle system for tilsynsaktiviteter rummer ikke mulighed for en passende opfølgning af konstateringer, som DGCA påpeger over for et indonesisk luftfartsselskab. Det ser bl.a. ud til, at DGCA pt. ikke er i stand til at følge op på den forventede dato for afslutning af en konstatering, datoen, hvor konstateringen reelt afsluttes, og om der i givet fald er indrømmet en fristforlængelse. Dette har til følge, at DGCA's nuværende effektivitetsniveau med hensyn til overvågningen af indonesiske luftfartsselskaber på dette stadium stadig betragtes som utilfredsstillende, og at der er behov for en forbedring.

(121) Kommissionen tager indholdet af afvigelserne i forhold til bilag 6 til Chicago-konventionen, som Indonesien underrettede ICAO om den 20. februar 2009, til efterretning. Blandt afvigelserne er en manglende gennemførelse af en række ICAO-krav angående bilag 6, hvilket i nogle tilfælde får direkte virkning for de indonesiske luftfartsselskabers driftssikkerhed. Kommissionen tager dog også til efterretning, at de luftfartsselskaber, som blev besøgt af den europæiske ekspertgruppe (med enkelte undtagelser for specifikke luftfartøjer), på frivillig basis er udstyret i overensstemmelse med ICAO's krav.

(122) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at effektivitetsniveauet i DGCA's nuværende overvågningsaktiviteter ikke muliggør en tilstrækkelig håndhævelse og overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien. Dette har til følge, at ingen af de indonesiske luftfartsselskaber på dette stadium kan slettes af fællesskabslisten. Kommissionen vil holde tæt forbindelse med Indonesiens kompetente myndigheder med henblik på en fornyet vurdering af overvågningsaktiviteternes effektivitet på det næste møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

(123) Indonesiens kompetente myndigheder har endvidere forelagt Kommissionen en ajourført liste over luftfartsselskaber, som har fået udstedt AOC. På nuværende tidspunkt er følgende luftfartsselskaber certificeret i Indonesien: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara og Eastindo. Fællesskabets liste bør tilsvarende ajourføres, og disse luftfartsselskaber bør optages bilag A.

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

(124) 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 14. november 2008, og 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 tilfældet.

(125) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

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

1. Bilag A affattes som anført i bilag A til nærværende forordning.

2. Bilag B affattes som anført i bilag B til nærværende forordning.

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. april 2009

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Medlem af Kommissionen

BILAG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, FOR HVIS VEDKOMMENDE ALLE FORMER FOR DRIFT ER OMFATTET AF FORBUD I FÆLLESSKABET [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
AAAIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
Air Koryo	Ukendt	KOR	Den Demokratiske Folkerepublik Korea (DPRK)
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Republikken Sudan
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Den Islamiske Republik Afghanistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republikken Kasakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republikken Kasakhstan
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraine
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Kongeriget Thailand
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republikken Kasakhstan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kongeriget Cambodja
Silverback Cargo Freighters	Ukendt	VRB	Republikken Rwanda
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republikken Kasakhstan
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraine
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Angola
AEROJET	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
AIR GEMINI	02/2008	Ukendt	Republikken Angola
Air Gicango	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola

[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
AIR JET	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
AIR NAVE	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
ALADA	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
Diexim	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
HELIANG	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
HELIMALONGO	11/2008	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
RUI & CONCEICAO	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
SAL	Ukendt	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	14/2008	Ukendt	Republikken Angola
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	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
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	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.	BLA	Republikken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Ukendt	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Ukendt	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republikken Benin

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 Den Demokratiske Republik Congo (RDC), der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	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 NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	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	Ukendt	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)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Ukendt	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)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Ukendt	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
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	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)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	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)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministeriets underskrift (anordning 78/205)	LCG	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	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)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Ukendt	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
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	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)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	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 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, herunder:			Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Ukendt	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ukendt	Republikken Indonesien
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Ukendt	Republikken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ukendt	Republikken Indonesien
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Ukendt	Republikken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Ukendt	Republikken Indonesien
DABI AIR	135-030	Ukendt	Republikken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Ukendt	Republikken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republikken Indonesien
EASTINDO	135-038	Ukendt	Republikken Indonesien
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Ukendt	Republikken Indonesien
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Republikken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Republikken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Republikken Indonesien
KAL STAR	121-037	Ukendt	Republikken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republikken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	Ukendt	Republikken Indonesien
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Republikken Indonesien
LINUS AIRWAYS	121-029	Ukendt	Republikken Indonesien
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Republikken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ukendt	Republikken Indonesien
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Ukendt	Republikken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	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 EKSPRESS	121-040	RPH	Republikken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Republikken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Ukendt	Republikken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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 EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ukendt	Republikken Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesien
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Republikken Indonesien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
Avia Traffic Company	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	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
Click Airways	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
DAMES	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
EASTOK AVIA	15	Ukendt	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
MAX Avia	33	MAI	Den Kirgisiske Republik
S GROUP AVIATION	6	Ukendt	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	Ukendt	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 og Afrijet, herunder:			Den Gabonesiske Republik
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ukendt	Den Gabonesiske Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Den Gabonesiske Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Den Gabonesiske Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ukendt	Den Gabonesiske Republik
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Den Gabonesiske Republik
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ukendt	Den Gabonesiske 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
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 Swaziland, herunder:			Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Ukendt	RFC	Swaziland
Jet Africa Swaziland	Ukendt	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Ukendt	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Ukendt	Ukendt	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Ukendt	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Ukendt	SZL	Swaziland

BILAG B

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Type luftfartøj	Registreringsnummer eller numre og serienummer eller numre, hvis dette/disse er kendt	Registreringsstat
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50; 1 luftfartøj af typen Falcon 900	Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Den Gabonesiske Republik
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
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 [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Boeing B-767-200	Hele flåden, undtagen: TR-LHP	Den Gabonenesiske Republik

[1] Afrijet må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.
[2] Gabon Airlines må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.

[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.