KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1264/2013

af 3. december 2013

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 [2], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 [3] er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005.

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

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

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

(5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget ajourføringer fra Kommissionen om igangværende fælles konsultationer inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og gennemførelsesbestemmelserne hertil i forordning (EF) nr. 473/2006 med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Republikken Guinea, Indonesien, Kasakhstan, Kirgisistan, Libanon, Iran, Madagaskar, Den Islamiske Republik Mauretanien, Mozambique, Nepal, Filippinerne og Zambia. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen vedrørende Albanien, Indien, Yemen og Zimbabwe. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget ajourføringer fra Kommissionen om tekniske konsultationer med Den Russiske Føderation og om overvågning af Libyen.

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

(7) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analyserne af rampeinspektioner, der er udført som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer ("SAFA") i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 [5].

(8) Udvalget for Luftfartssikkerhed har også hørt redegørelser fra EASA om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i stater, som er berørt af foranstaltninger eller overvågning i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005. Det er blevet underrettet om EASA's planer og anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med sigte på at afhjælpe manglende overholdelse af gældende internationale standarder. Medlemsstaterne er også blevet opfordret til at reagere på disse anmodninger på et bilateralt grundlag og koordinere

[1] EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.
[2] EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76.
[3] Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).
[4] Forordning (EØF) nr. 3922/1991 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).
[5] Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

med Kommissionen og EASA. I den forbindelse understreger Kommissionen nytten af at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem ICAO's SCAN-database, om teknisk bistand, der ydes af Unionen og af dens medlemsstater med sigte på at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.

(9) Udvalget for Luftfartssikkerhed har også fået en redegørelse fra EUROCONTROL om status for og udviklingen af det alarmsystem, som understøtter EU's SAFA-program. Der blev gjort særlig opmærksom på statistikker over varslingsmeddelelser for luftfartsselskaber med flyveforbud og mulige systemforbedringer.

Den Europæiske Unions luftfartsselskaber

(10) Efter EASA's analyse af resultater af SAFA-rampeinspektioner for luftfartøjer tilhørende EU-luftfartsselskaber eller af standardiseringsinspektioner udført af EASA såvel som specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har adskillige medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Rumænien har oplyst, at luftfartsselskabet Jetran Air's luftfartscertifikat ("AOC") er blevet tilbagekaldt, og Spanien har oplyst, at IMD Airways' AOC er udløbet og er ved at blive tilbagekaldt.

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

Luftfartsselskaber fra Republikken Guinea

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

(13) Den seneste statusrapport, der blev modtaget den 15. oktober 2013, beskriver de seneste aktiviteter og udviklingsforløb vedrørende gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger. Den franske oversættelse af Republikken Guineas retsakter om civil luftfart (oprindeligt inspireret af og i vidt omfang overtaget fra eksisterende bestemmelser i engelsktalende nabolande) blev afsluttet i begyndelsen af august 2013. Den reviderede lov om civil luftfart blev fremsendt til Parlamentet til vedtagelse den 21. august 2013. Inspektøruddannelsessystemet, der blev foreslået af Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation (BAGASOO) blev vedtaget. Udpegningen af Guineas kontaktpunkt for farligt gods og dets anmeldelse til ICAO fandt sted den 3. september 2013.

(14) Den 30. august 2013 fremsendte DNAC den reviderede og ajourførte plan for afhjælpende foranstaltninger til ICAO. Alle de afhjælpende foranstaltninger, der var planlagt for 2012 og første halvdel af 2013, er blevet gennemført, og de, der er planlagt for tredje og fjerde kvartal af 2013, er iværksat. ICAO's validering af disse foranstaltninger er undervejs.

(15) Da alle tidligere eksisterende luftfartscertifikater ("AOC') blev suspenderet i slutningen af marts 2013, er en fuldstændig ICAO-certificering (fem faser) af et nationalt luftfartsselskab (PROBIZ Guinée, som flyver med et Beechcraft King Air 90-luftfartøj) ved at blive gennemført med hjælp og støtte fra en specifik CAFAC/BAGASOO-mission, idet DNAC's inspektører samtidig uddannes i hele processen på arbejdsstedet. PROBIZ opererer ikke i Unionens luftrum.

(16) DNAC har anmodet om et koordinerings- og valideringsbesøg ("ICVM") for at validere de fremskridt, der er sket, med hensyn til gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger, og ICAO har planlagt at gennemføre det i maj 2014.

(17) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, vil Kommissionen være tvunget til at træffe foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Indien

(18) Kommissionen henviste til sin vedvarende dialog med de indiske myndigheder med hensyn til tilsynet med denne stats luftfartsselskaber. Kommissionen skrev i oktober 2007 og januar 2010 til det indiske generaldirektorat for civil luftfart ("DGCA") vedrørende visse selskaber, som DGCA har det reguleringsmæssige ansvar over for, og var tilfreds med svarene.

(19) Hvad angår en ajourføring af de seneste begivenheder gennemførte ICAO et ICVM i december 2012, hvilket førte til udstedelsen af to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Den første betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed vedrørte certificeringsprocessen for AOC, og den anden vedrørte godkendelsen af ændringer i luftfartøjet og reparationer af udenlandske typecertificerede luftfartøjer, der er registreret i Indien. Kommissionen skrev den 30. april 2013 endnu engang til de indiske myndigheder for at forhøre sig nærmere om de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder samt at tage andre spørgsmål op i forbindelse med EASA's rutinemæssige kontrol med sikkerhedsoplysninger i forbindelse med tilsynet med sikkerheden inden for den indiske stat. DGCA svarede den 10. maj 2013 og gav en nærmere beskrivelse af afhjælpende foranstaltninger for de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. I august 2013 tog ICAO på sit andet ICVM til Indien for at kontrollere, om det var lykkedes Indien at gennemføre de afhjælpende foranstaltninger, som var aftalt med ICAO. Som følge af dette ICVM fjernede ICAO sine betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Den fuldstændige ICVM-rapport er endnu ikke tilgængelig.

(20) Af yderligere relevans er besøget af USA's luftfartsadministration ("FAA") med henblik på evaluering af den internationale luftfartssikkerhed ("IASA") i august 2013. Indtil videre har den indiske stat bevaret sin FAA kategori 1-status for overholdelse. Hvis der i fremtiden forekommer en nedklassificering af denne status, vil Kommissionen være nødt til at tage behørigt hensyn til indledningen af de formelle konsultationer med de indiske myndigheder i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning 473/2006.

(21) Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for indiske operatører i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Indonesien

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

(23) Luftfartsselskabet PT. Citilink Indonesia skrev den 2. august 2013 til Kommissionen og anmodede om at blive fjernet fra bilag A. Vedlagt dette brev var omfattende dokumentation for gennemførelsen af certificeringsprocessen i fem trin.

(24) Der blev afholdt et teknisk møde i Bruxelles den 5. november 2013 mellem PT. Citilink Indonesia, Kommissionen, EASA og medlemsstaterne for at evaluere den omfattende dokumentation, som luftfartsselskabet havde fremsendt. DGCA var også inviteret til dette møde, men nåede frem til, at deres deltagelse ikke var absolut nødvendig på dette tidspunkt. Kommissionen vil på grundlag af dette møde samarbejde med DGCA om at fremskaffe alle de nødvendige præciseringer for at beslutte, om og hvornår den vil være i stand til at foreslå, at restriktionerne over for PT. Citilink Indonesia ophæves.

(25) Ved brev af 23. oktober 2013 fremlagde DGCA også ajourførte oplysninger om andre luftfartsselskaber, som er underlagt deres tilsyn. De meddelte Kommissionen, at der den 23. april 2013 var udstedt en AOC nr. 121-050 til PT Batik Air Indonesia. Men da DGCA ikke forelagde dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med dette luftfartsselskab varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at dette luftfartsselskab fortsat bør være opført i bilag A.

(26) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed opfordrer fortsat DGCA til at gøre en indsats for at nå deres mål om oprettelse af et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med ICAO's standarder.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

(27) Kommissionen har fortsat aktive drøftelser med Kasakhstans kompetente myndigheder for at blive underrettet om og overvåge disse myndigheders langsigtede fremskridt med hensyn til at sikre, at sikkerhedstilsynet med alle de luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(28) Navnlig oplyste Kasakhstans Udvalg for Civil Luftfart ("CAC") om de igangværende gencertificeringsaktiviteter, der har til formål at tilpasse Kasakhstans procedurer og praksis for udstedelse af og tilsyn med operatørcertifikater til ICAO's. CAC oplyste også, at dette har resulteret i, at adskillige luftfartsselskaber har fået deres certifikater suspenderet eller tilbagekaldt.

(29) Den 18. oktober 2013 modtog Kommissionen dokumenter, der bekræftede tilbagekaldelsen af seks AOC'er, der tilhører Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air og Kazair West (som allerede er gencertificeret under arbejdsflyvning og allerede er fjernet fra bilag A [1]) på den ene side og suspensionen af AOC'erne for Semeyavia og Irtysh Air indtil den 4. august 2013 på den anden side. Efterfølgende oplyste CAC også, at AOC'et for Semeyavia i mellemtiden var udløbet, og at operatøren ikke havde ansøgt om forlængelse eller genudstedelse. AOC'et for Irtysh Air blev yderligere suspenderet på ubestemt tid. Eftersom suspensionen af et AOC er en midlertidig foranstaltning, som ikke nødvendigvis medfører, at luftfartsselskabets flyveoperationer ophæves, bør Irtysh Air fortsat være opført i bilag A. På baggrund af de fælles kriterier vurderes det derfor, at seks operatører - Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air og Semeyavia bør fjernes fra bilag A.

(30) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed støtter op om de foranstaltninger, der er iværksat af de kompetente myndigheder i Kazakhstan om etablering af en tilsynsordning for den civile luftfart, der er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. I den henseende opfordrer Kommissionen dem til at fremskynde og intensivere indsatsen for at gennemføre planen for afhjælpende foranstaltninger som aftalt med ICAO, idet der fokuseres på den øjeblikkelige fjernelse af de to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Kommissionen opfordrer også til en aktiv deltagelse fra Kasakhstans side i Unionens Traceca-projekt om luftfartssikkerhed for at øge CAC-sikkerhedsinspektørernes viden og erfaring.

(31) Kommissionen er fortsat rede til, med bistand fra EASA og med medlemsstaternes hjælp, at gennemføre et besøg i Kazakhstan og forberede en gennemgang af sagen i Udvalget for Luftfartssikkerhed, når der er sket tilstrækkelige fremskridt med at afhjælpe de påviste sikkerhedssvagheder.

[1] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1146/2012 af 3. december 2012 (EUT L 333 af 5.12.2012, s. 7).

(32) Med hensyn til Air Astanas flyveoperationer til Unionen har medlemsstaterne og EASA bekræftet, at der ikke er konstateret nogen betænkeligheder ved rampeinspektioner i Unionens lufthavne inden for rammerne af SAFA-programmet. Medlemsstaternes kompetente myndigheder vil fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres på Air Astanas luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012. På dette grundlag vil Kommissionen forberede en gennemgang af de nuværende begrænsninger af Air Astanas operationer på det næste møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

Luftfartsselskaber fra Den Kirgisiske Republik

(33) Kommissionen afholder løbende drøftelser med Kirgisistans kompetente myndigheder med henblik på at identificere mulige luftfartsselskaber, hvis certificering og tilsyn vil kunne opfylde de internationale sikkerhedsstandarder, og over for hvilke der kan overvejes en gradvis lempelse af begrænsningerne.

(34) De kirgisiske myndigheder har imidlertid ikke indgivet skriftlige redegørelser, der giver Kommissionen mulighed for at forberede en gennemgang af sagen, hvilket også var tilfældet ved mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i juni 2013 samt ved dets møde i november 2013. Som følge af den manglende dokumentation fra Kirgistans side kan Kommissionen heller ikke foreslå, at kirgisiske operatører, hvis AOC ikke tillader dem at udøve erhvervsmæssig lufttransport, bliver fjernet fra fællesskabslisten.

(35) Den 24. oktober 2013 modtog Kommissionen kopier af AOC'erne og driftsspecifikationerne for det nyligt certificerede luftfartsselskab TEZ JET, som påbegyndte erhvervsmæssige flyvninger den 1. august 2013. Der er ikke modtaget dokumenter vedrørende tre andre nyligt certificerede luftfartsselskaber, nemlig Kyrgyz Airlines, S. Group International og Heli Sky, som ellers står opført på de kirgisiske kompetente myndigheders officielle websted. Da de kompetente kirgisiske myndigheder ikke har været i stand til at forelægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse fire luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International og Heli Sky bør opføres i bilag A.

(36) Kommissionen opfordrer de kompetente kirgisiske myndigheder til at fremskynde deres arbejde for at afhjælpe de sikkerhedsmæssige svagheder, herunder dem, som ICAO har påvist, og regelmæssigt at meddele Kommissionen deres fremskridt med hensyn til sikkerhedstilsynet med de luftfartsselskaber, der er certificeret i Kirgistan, således at Kommissionen på sigt har mulighed for at fremsætte et forslag til Udvalget for Luftfartssikkerhed om en gennemgang af sagen. Under denne forudsætning er Kommissionen fortsat rede til, med bistand fra EASA og med medlemsstaternes hjælp, at gennemføre et sikkerhedskontrolbesøg på stedet for at bekræfte, at de kirgisiske kompetente myndigheder kan udføre deres tilsynspligt i overensstemmelse med internationale standarder og forberede en gennemgang af sagen i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

Luftfartsselskaber fra Libanon

(37) Fra den 5. til den 11. december 2013 gennemførte ICAO et ICVM i Libanon og gennemgik de fremskridt, der var gjort for at afhjælpe de mangler, som ICAO's USOAP-audit af Libanons civile luftfartssystem havde påvist mellem den 1. og den 9. juli 2008. Efter dette ICVM er der sket en lille forbedring i forhold til den generelle mangel på effektiv gennemførelse af de otte kritiske elementer.

(38) I løbet af missionen identificerede ICVM-teamet en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed i forbindelse med certificeringsprocessen af luftfartsselskaber. Det blev konstateret, at Libanon havde udstedt og fornyet AOC og driftsspecifikationer for to regelmæssige internationale luftfartsselskaber og en række mindre AOC-indehavere, der gennemfører internationale flyvninger uden at udføre nogen af de påkrævede certificeringsaktiviteter. ICAO's valideringsudvalg for betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder bekræftede den 31. januar 2013, at betænkeligheden fortsat eksisterer.

(39) Ud fra analysen af ICAO's endelige ICVM-rapport af december 2012, der blev udarbejdet af Kommissionen, EASA og medlemsstaterne, tyder det på, at Libanon har et reelt problem med at sikre en effektiv gennemførelse af standarderne og anbefalingerne på to af de analyserede USOAP-områder: luftdygtighed og undersøgelse af flyhavarier. Desuden lader statens evne til at være påvirket af væsentlige problemer på fire andre af de analyserede USOAP-områder.

(40) Den 12. november inviterede Kommissionen de kompetente libanesiske myndigheder til et teknisk konsultationsmøde med deltagelse af EASA og en repræsentant for en EU-medlemsstat. Under dette møde orienterede de kompetente libanesiske myndigheder om den kommende luftfartslovgivning (Lov nr. 481/2002), der fastsætter, at der skal oprettes en uafhængig myndighed for civil luftfart, men som på grund af den politiske ustabilitet i landet ikke er blevet vedtaget. Denne vedtagelse afhænger af oprettelsen af en ny regering, som muliggør en udpegning af en ny bestyrelse for myndigheden, hvilket forventes at ske i 2014. De kompetente myndigheder oplyste, at de i hast har foretaget de opgaver, der kan afhjælpe de mangler, der er konstateret i ICAO's plan for afhjælpende foranstaltninger. På grundlag af dette møde blev de kompetente libanesiske myndigheder opfordret til at fremsende oplysninger om tilsynet med deres luftfartsselskaber. Kommissionen og EASA vil vurdere den dokumentation, som de modtager, idet der tages hensyn til yderligere oplysninger fra ICAO i forhold til det arbejde, der var iværksat for at løse den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed. Kommissionen opfordrer også Libanon til at deltage aktivt i Unionens MASC (enheden for flysikkerhed for Middelhavslandene) for at fremme oprettelsen af det statslige sikkerhedsprogram og forbedre reglerne for luftfartssikkerhed i Libanon.

(41) På baggrund af den situation, der er beskrevet i betragtning 37 til 40 finder Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, at det er nødvendigt at forsætte konsultationerne med de libanesiske myndigheder i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning 473/2006.

Luftfartsselskaber fra Libyen

(42) Konsultationerne med Libyens kompetente myndigheder ("LYCAA") fortsætter med henblik på at bekræfte, at Libyen gør fremskridt med arbejdet med at reformere sikkerhedsordningen for landets civile luftfart, og navnlig med henblik på at sikre, at sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, overholder de internationale sikkerhedsstandarder.

(43) Kommissionen skrev den 7. oktober 2013 til LYCAA og anmodede om at blive ajourført vedrørende gencertificeringen af libyske luftfartsselskaber. LYCAA svarede den 29. oktober 2013 og anmodede om at fremlægge deres fremskridt ved et møde med Kommissionen og derudover om at få møde for Udvalget for Luftfartssikkerhed i november.

(44) I et brev af 29. oktober 2013 bekræftede LYCAA over for Kommissionen, at de ville bibeholde de nuværende begrænsninger på flyvninger inden for Unionen for alle luftfartsselskaber, og at enhver ændring af dette vil ske under forbehold af en aftale mellem LYCAA, Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed.

(45) På et møde den 7. november 2013 gennemførte Kommissionen, EASA og repræsentanter for medlemsstaterne drøftelser med LYCAA og luftfartsselskaberne Libyan Airlines og Afriqyiah Airways. Under disse drøftelser meddelte LYCAA, at de efter deres opfattelse havde gennemført gencertificeringsprocessen i fem trin for Libyan Airlines, og at det var på tide, at dette luftfartsselskab fik tilladelse til at flyve inden for Unionen. På mødet modtog Kommissionen dokumentation for de aktiviteter, som LYCAA havde foretaget i forbindelse med gencertificeringsprocessen.

(46) LYCAA og Libyan Airlines var til høring i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 19. november 2013. LYCAA meddelte Udvalget for Luftfartssikkerhed, at gencertificeringsprocessen i fem trin for Libyan Airlines nu var overstået, og at dette luftfartsselskab efter LYCAA's opfattelse burde få tilladelse til at foretage ruteflyvning inden for Unionen.

(47) LYCAA bekræftede dog udtrykkeligt over for Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, at enhver lempelse af de nuværende restriktioner for flyvning inden for Unionen ville ske under forbehold af en aftale mellem LYCAA, Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed.

(48) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed bemærkede følgende:

— den fremlagte dokumentation til støtte for gencertificeringen af Libyan Airlines, som var blevet forelagt Udvalget, kunne ikke vurderes i tilstrækkelig grad inden Udvalgets møde

— af spørgsmål fra medlemmer af Udvalget fremgik det, at antallet af LYCAA-inspektører ikke er tilstrækkeligt til at løse myndighedens opgaver

— LYCAA har ikke i tilstrækkelig grad begrænset ambulanceflyvninger, der er udført i erhvervsmæssig øjemed af libyske luftfartsselskaber, inden for Unionens luftrum, hvilket er i strid med aftalen mellem LYCAA, Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed

— nogle af disse fly er blevet underlagt rampeinspektioner, og ved flere lejligheder er der fundet væsentlige mangler.

(49) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed meddelte, at det bør godtgøres til Kommissionens og Udvalget for Luftfartssikkerheds tilfredshed, at gencertificeringsprocessen reelt er afsluttet, og at der er et passende løbende tilsyn i overensstemmelse med ICAO's standarder, inden LYCAA påtænker at udstede en tilladelse til sine flyselskaber til at flyve til Unionen. Hvis dette ikke godtgøres over for Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, vil Kommissionen være forpligtet til at træffe øjeblikkelige foranstaltninger for at forhindre luftfartsselskaberne i at flyve inden for Unionen.

Luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Mauretanien

(50) I henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 har medlemsstaterne kontrolleret den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af rampeinspektioner, som udføres for luftfartøjer, der benyttes af luftfartsselskaber, som er certificeret i Mauretanien. EASA's seneste SAFA-analyse viser, at der er gennemført fem inspektioner for luftfartøjer fra Mauritania Airlines International. EASA's analyse af de mangler, der blev konstateret under disse SAFA-inspektioner, viser en uheldig tendens. Inspektionerne afslørede en række mangler, som i nogle tilfælde påvirker sikkerheden, særligt med hensyn til vedligeholdelsesbetingelserne. Efter analysen blev der yderligere gennemført to inspektioner i oktober 2013, som bekræftede den tendens, der blev konstateret, og karakteren af manglerne.

(51) EASA oplyste de mauretanske nationale myndigheder ("ANAC") om disse suboptimale SAFA-resultater. ANAC blev opfordret til at foretage afhjælpende foranstaltninger og at oplyse EASA om disse foranstaltninger. Den 14. oktober 2013 svarede ANAC ved at oplyse, at den første flyvning til Unionen fandt sted den 8. maj 2013, og at der ifølge dets indikator kunne konstateres en forbedring. ANAC-sikkerhedsinspektører blev givet specifikke instrukser om at forbyde flyvninger til Europa for luftfartøjer med SAFA-konstateringer, der er klassificeret i kategori 2 og 3.

(52) Spanien har oplyst Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at staten for nylig har givet yderligere fire ANAC-inspektører kendskab til SAFA-inspektionerne, hvilket bør medføre en forbedring af situationen.

(53) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed bemærkede, at ANAC og Mauritania Airlines International er nødt til at fortsætte med at forbedre situationen. Kommissionen vil også over for Mauretanien gentage vigtigheden af at overholde de forpligtelser, som staten påtog sig i forbindelse med planen for afhjælpende foranstaltninger og nødvendigheden af at udføre en årsagsanalyse, og den vil bede om de regelmæssige rapporter, som ANAC og Mauritania Airlines International bør stille til rådighed.

(54) Hvis resultaterne af de fremtidige SAFA-rampeinspektioner eller andre sikkerhedsrelevante oplysninger indikerer en forringelse af sikkerhedsstandarderne, der når et uacceptabelt niveau, vil Kommissionen være nødt til at overveje at træffe foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Mozambique

(55) Mozambiques kompetente myndigheder ("IACM") har rapporteret om den igangværende gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der er forelagt for og godkendt af ICAO. I den seneste statusrapport, der blev modtaget den 29. oktober 2013, oplyses det, at IACM arbejder på at behandle de åbne USOAP-konstateringer med hensyn til associerede protokolspørgsmål, men ICAO's validering af de rapporterede fremskridt er undervejs, og de vil blive oplyst hurtigst muligt. IACM's uddannelsespolitik er blevet oprettet, og det tilsvarende træningsprogram er undervejs.

(56) Ved samme lejlighed oplyste IACM, at den har fortsat gencertificeringsprocessen for luftfartsoperatører, som fuldt ud overholder ICAO SARPS, og at der indtil videre er tolv operatører (CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (tidligere CFA-Mozambique) og TTA SARL), som er blevet gencertificeret i overensstemmelse med den liste, der er forelagt af IACM. Men da de kompetente myndigheder i Mozambique ikke har været i stand til at forelægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse tolv luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (tidligere CFA-Mozambique) og TTA SARL bør opføres i bilag A.

(57) De andre fem luftfartsselskaber, der tidligere var opført i bilag A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter og VR Cropsprayers Lda) er ikke blevet gencertificeret. Selvom disse fem luftfartsselskaber ikke er opstillet på den liste over gencertificerede luftfartsselskaber, der er fremsendt af myndighederne, er de fem luftfartsselskaber stadig opført på IACM's websted. Da de kompetente myndigheder i Mozambique ikke har været i stand til at forelægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse fem luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter og VR Cropsprayers Lda fortsat bør være opført i bilag A.

(58) Indsatsen rettet mod kapacitetsopbygning er stadig i gang med ansættelsen af nationale eksperter, idet der i alt skal ansættes 15 medarbejdere inden udgangen af 2013 (for at styrke følgende områder: operationer og certificering, navigation og flyvepladser, luftdygtighed, regulering og håndhævelse, lufttransportaftaler, og administration) og yderligere fire medarbejdere (navigation og flyvepladser) i 2014. Der er også stillet en AGA-ekspert (flyvepladser, luftruter og jordbaserede hjælpemidler) til rådighed i oktober 2013 igennem et projekt, der er finansieret af ICAO med henblik på at styrke dette område.

(59) IACM oplyste også, at luftfartsselskabet Linhas Aéreas de Moçambique har fortsat bestræbelserne på at gennemføre de videregående faser, hovedsageligt fase III, i deres sikkerhedsstyringssystem ("SMS"). Der er udnævnt sikkerhedschefer og sikkerhedspersonale på alle driftsområder, og der er en igangværende uddannelse i SMS og erhvervelse af it-værktøjer til integrering af kvalitetssystemet i SMS. Sideløbende og efter en vellykket audit, der blev foretaget i juni 2013, har Linhas Aéreas de Moçambique fornyet sin IOSA-certificering (IATA's Operational Safety Audit Programme), som nu er gyldig indtil oktober 2015. Linhas Aéreas de Moçambique's kvalitetssystem blev også auditeret med et positivt resultat i august 2013, og selskabets ISO 9001-certificering er blevet fornyet.

(60) IACM har anmodet om et ICVM for at validere de fremskridt, der er gjort i forhold til gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, og ICAO har planlagt at gennemføre det i maj 2014.

(61) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed ser med tilfredshed på de fremskridt, som Mozambiques kompetente myndigheder har underrettet om for så vidt angår afhjælpningen af de mangler, som ICAO har konstateret, og særligt dem, der er rettet mod intern kapacitetsopbygning, og de opfordrer dem til at gøre en indsats for at afslutte deres arbejde for at gennemføre et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med ICAO's standarder.

(62) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkender og bifalder også de vedvarende forbedringer, som Linhas Aéreas de Moçambique har rapporteret i deres fortsatte indsats for at overholde og vedtage internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Nepal

(63) I maj 2009 bekræftede resultaterne af en ICAO-audit, at Nepals gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder ligger relativt langt under verdensgennemsnittet.

(64) Auditten viste, at Nepals kompetente myndigheder ("CAAN") ikke var i stand til at sikre en effektiv gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder på områderne flyveoperationer, luftdygtighed og havariundersøgelser, og at der var væsentlige konstateringer, som påvirker landets kapacitet, også inden for primær luftfartslovgivning og forskrifter vedrørende civil luftfart, organiseringen af den civile luftfart og udstedelse af licenser til personale og uddannelse af personale.

(65) Der har i løbet af en periode på to år mellem august 2010 og september 2012 været fem dødelige ulykker i Nepal med luftfartøjer, der er registreret i Nepal, og som har involveret et antal unionsborgere. Derudover har der været yderligere tre ulykker i 2013. Det høje antal ulykker er tegn på, at der eksisterer systemiske sikkerhedsmangler.

(66) På baggrund af oplysninger fra konsultationer mellem CAAN, Kommissionen og EASA gennemgik Udvalget for Luftfartssikkerhed på sit møde i juni 2013 for første gang situationen med hensyn til luftfartssikkerhed i Nepal.

(67) På trods af de alvorlige konstaterede mangler og høje antal flyulykker var Udvalget for Luftfartssikkerhed opmuntret over de initiativer, som de kompetente myndigheder havde iværksat, men konstaterede, at en gennemgang af resultaterne af ICAO's ICVM og andre sikkerhedsoplysninger kan føre til, at Kommissionen træffer foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

(68) ICAO foretog et ICVM i juli 2013, hvilket udmøntede sig i en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed i forbindelse med flyveoperationer. Den oprindelige plan for afhjælpende foranstaltninger, som CAAN fremsendte til ICAO for at rette op på de mangler, der var konstateret i den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, blev ikke afsluttet inden for den anførte frist, og betænkeligheden fortsatte med at være gældende. Den fuldstændige ICVM-rapport er endnu ikke tilgængelig.

(69) Den 19. november 2013 hørte Udvalget for Luftfartssikkerhed redegørelser fra CAAN om deres foranstaltninger for at forbedre luftfartssikkerheden i Nepal. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed fandt, at der på trods af CAAN's bestræbelser stadig er betydelige betænkeligheder vedrørende flysikkerhedsrisici, som ikke i tilstrækkelig grad er begrænset.

(70) Udvalget for Luftfartssikkerhed hørte også redegørelser fra Nepals forbund af luftfartsselskaber, Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air og Shree Airlines.

(71) Luftfartsselskabernes redegørelser dækkede hovedsageligt sikkerhedsstyring og pilotuddannelse, og Udvalget for Luftfartssikkerhed var opmuntret over luftfartsselskabernes professionelle tilgang til luftfartssikkerhed generelt.

(72) På trods af CAAN's bestræbelser er der ikke tilstrækkelig dokumentation for, at der er sket en tydelig og varig forbedring. Denne iagttagelse understøttes af problemet med ICAO's betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed og den manglende evne til på effektiv vis at rette op på de problemer, der blev konstateret i den.

(73) Selvom Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anser CAAN for at være i en kapacitetsopbygningsfase, bemærkede de, at de nødvendige kompetencer ikke i tilstrækkelig grad er på plads hos CAAN, således at den kan sikre opfyldelsen af sine internationale forpligtelser.

(74) Selvom nogle af luftfartsselskaberne kan have tilstrækkelige midler til at håndtere sikkerheden i overensstemmelse med deres forpligtelser, er Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed af den opfattelse, at CAAN's svagheder fører til en situation, hvor den ikke kan garantere sikkerheden hos sine luftfartsselskaber.

(75) Det vurderes på grundlag af den situation, der er beskrevet i betragtning 63 til 74, og på grundlag af de fælles kriterier, at ingen af de luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal, overholder de relevante sikkerhedsstandarder, og at de derfor bør pålægges et driftsforbud og opføres i bilag A.

(76) Kommissionen forbereder med bistand fra EASA og medlemsstaterne at gennemføre et besøg i Nepal for yderligere at vurdere CAAN's og Nepals større luftfartsselskabers kompetencer, helst inden Udvalget for Luftfartssikkerheds næste møde, med henblik på at undersøge, om nogen form for lempelse af driftsforbuddet er mulig.

(77) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkender de problemer, som CAAN står over for, og vil undersøge mulighederne for at udvide det allerede eksisterende tekniske samarbejdsprogram mellem CAAN og EASA.

Luftfartsselskaber fra Filippinerne

(78) Som følge af en ulykke hos Cebu Pacific den 2. juni 2013 i Davao International Airport, som førte til en afvigelse fra start- og landingsbane, besluttede luftfartsselskabet sig for ikke at deltage i mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i juni.

(79) Siden mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i juni har Filippinernes myndigheder for civil luftfart ("CAAP") og luftfartsselskabet Cebu Pacific fremsendt visse former for dokumentation for at give Kommissionen et klarere billede af Cebu Pacific's og CAAP's sikkerhedsforanstaltninger i forhold til ulykken. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig CAAP's fortsatte positive indsats og bifaldt den gennemsigtige dialog med Kommissionen i forbindelse med ulykken.

(80) Kommissionen har inviteret repræsentanter for CAAP og Cebu Pacific til et teknisk møde til en mere detaljeret drøftelse af disse sikkerhedsforanstaltninger og andre relevante faktorer i forbindelse med ulykken.

(81) Medlemsstater har anført, at Philippine Airlines den 4. november 2013 har genoptaget lufttransporten til Unionen, efter at det i juli blev fjernet fra bilag A i fællesskabslisten. Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

(82) Luftfartøjer, der drives af visse luftfartsselskaber, som er certificeret i Den Russiske Føderation og flyver til lufthavne i Unionen er underlagt opprioriterede SAFA-rampeinspektioner for at kontrollere deres overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne og EASA fortsætter med at orientere deres modparter i Den Russiske Føderation om de konstaterede problemer og opfordrer dem til at træffe foranstaltninger for at afhjælpe eventuel manglende overholdelse af ICAO's standarder.

(83) Kommissionen fortsætter i mellemtiden dialogen med de kompetente myndigheder i Den Russiske Føderation om luftfartssikkerhedsspørgsmål, navnlig for at sikre, at de aktuelle risici som følge af dårlig sikkerhed hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation, styres på passende vis.

(84) Den 7. november 2013 afholdt Kommissionen bistået af EASA og flere medlemsstater et møde med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed ("FATA"), hvor FATA orienterede om de foranstaltninger, som myndigheden og de berørte luftfartsselskaber har truffet for at følge op på resultaterne af SAFA-rampeinspektionerne. FATA oplyste navnlig, at den kontrollerer luftfartsselskabernes præstationer og er parat til at gribe ind om nødvendigt. Den benytter regelmæssigt SAFA-resultater i forbindelse med kontrollen med certificering eller udstedelse af specifikke godkendelser for at verificere, om et luftfartsselskab overholder kravene.

(85) Der blev også inviteret repræsentanter for Kogalymavia til mødet den 7. november 2013 for at svare på spørgsmål vedrørende den kraftige stigning i antallet af SAFA-konstateringer. De russiske kompetente myndigheder oplyste at den har foretaget en uanmeldt inspektion af Kogalymavia, hvor der blev påvist alvorlige problemer inden for områderne luftdygtighed, flyveoperationer og sikkerhedsstyring. Luftfartsselskabet fik en måned til at afhjælpe alle problemer. Efterfølgende vil FATA efter en periode på to uger foretage en opfølgende inspektion og afgøre, om luftfartsselskabets AOC skal begrænses, suspenderes eller tilbagekaldes. Kommissionen påpegede, at dette luftfartsselskabs flåde og operationer skal gennemgås nøje sammen med en styrkelse af det løbende tilsyn, så det kan bekræftes, at luftfartøjernes tekniske tilstand og flysikkerheden er i hastig forbedring. Hvis situationen med Kogalymavia ikke bliver bedre, eller myndighedernes foranstaltninger ikke er tilstrækkelige, vil Kommissionen træffe passende foranstaltninger. Eftersom en del af flåden er registreret i Irland, vil de irske kompetente myndigheder ("IAA") træffe passende foranstaltninger.

(86) Kommissionen og EASA vil fortsat nøje overvåge sikkerhedsforholdene hos de luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation, og som flyver til Unionen. Til dette formål skal medlemsstaternes kompetente myndigheder kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for disse luftfartsselskabers luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012. Kommissionen vil fortsat udveksle sikkerhedsoplysninger med de kompetente russiske myndigheder for at få bekræftet, at resultaterne af SAFA-rampeinspektionerne afhjælpes på hensigtsmæssig vis af de berørte luftfartsselskaber.

(87) Hvis resultaterne af sådanne kontroller eller nogen andre sikkerhedsrelevante oplysninger indikerer, at de internationale sikkerhedsstandarder ikke overholdes, vil Kommissionen være nødt til at træffe foranstaltninger inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Yemen (Yemen Airways)

(88) Undersøgelsesrapporten i forbindelse med Yemen Airways' ulykke på Moroni, Comorerne, den 29. juni 2009 (2254 UTC) blev offentliggjort den 25. juni 2013. I overensstemmelse med internationale standarder blev rapporten offentliggjort af Staten Comorerne med deltagelse af andre stater, såsom Frankrig, USA og Yemen. Blandt deltagerne var der været bekymring med hensyn til den tid, der er gået siden selve ulykken, og offentliggørelsen af den endelige rapport.

(89) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed hilste offentliggørelsen af den endelige rapport velkommen. Hvad angår konklusionerne i forhold til Yemen Airways, anføres det i rapporten, at ulykken skyldes besætningens uhensigtsmæssige forsøg på at kontrollere luftfartøjets flyvevej, hvilket resulterede i, at luftfartøjet stallede uden mulighed for genopretning og derfor landede i havet. Den faktor, der gik forud for motorstoppet, var en ukontrolleret visuel manøvre under en natlig cirklingsprocedure. I rapporten anføres det endvidere, at Yemen Airways' besætning sandsynligvis ikke har haft åndsnærværelse nok til at reagere på en hensigtsmæssig måde over for de forskellige alarmer i cockpittet. Desuden bemærkes det i rapporten, at der manglede en klar procedure, som besætningen skulle følge i det tilfælde, at en eller begge banelys ikke fungerede.

(90) Undersøgelsesrapporten kom med tre hovedhenstillinger: for det første at myndighederne på Comorerne indfører permanente nødforanstaltninger, der er tilpasset til efterforskningen og den efterfølgende bjærgning af et flyvehavari, der finder sted i havet i nærheden af deres flyvepladser; for det andet at de yemenitiske myndigheder sikrer, at alle besætninger, der flyver til Moroni, er korrekt uddannet i udførelsen af cirkling med fastsatte

beholdne kurser (MVI), og for det tredje, at de yeminitiske myndigheder gennemgår uddannelsen af Yemen Airways' piloter, særligt med henblik på deres evne til at reagere i nødsituationer.

(91) I lyset af offentliggørelsen af rapporten afholdt Kommissionen den 1. juli 2013 et møde i Bruxelles med deltagelse af repræsentanter fra det arabiske udvalg for civil luftfart ("ACAC") og Yemens myndighed for civil luftfart og meteorologi ("CAMA"). Mødet blev afholdt for at give CAMA mulighed for at fremsætte sine synspunkter om undersøgelsesrapportens hovedkonklusioner og henstillinger. I et brev af 10. september anførte Kommissionen, at den, selvom den ikke ønskede at blive involveret i detaljerne i undersøgelsesrapporten, gerne ville fokusere mere på Yemen Airways' sikkerhedspræstation og sikkerhedstilsynet med det, især fordi luftfartsselskabet regelmæssigt flyver med europæiske statsborgere. Mere specifikt nævnte Kommissionen, at den ønskede at vide mere om de konkrete foranstaltninger, som CAMA og Yemen Airways har truffet efter offentliggørelsen af undersøgelsesrapporten.

(92) Da der ikke blev modtaget noget svar, sendte Kommissionen den 30. oktober 2013 endnu et brev, hvori den understregede, at en hurtig reaktion på dens tidligere henvendelser var påkrævet for at undgå en indkaldelse i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.

(93) I et brev af 7. november 2013 svarede CAMA med nogle nærmere oplysninger om sine sikkerhedsforanstaltninger som følge af ulykken. Disse nærmere oplysninger skal udgøre grundlaget for et møde med repræsentanter for CAMA og Yemen Airways. Afhængig af resultatet af dette møde, vil Kommissionen enten opretholde de formelle konsultationer med de ansvarlige for det lovpligtige tilsyn med de luftfartsselskaber, der er certificeret i Yemen, og med Yemen Airways, eller være nødt til at overveje en indkaldelse i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Zambia

(94) I henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 619/2009 af 13. juli 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 bør alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Zambia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, opføres i bilag A.

(95) Opførelsen på listen i overensstemmelse med de fælles kriterier i forordning (EF) nr. 2111/2005 blev underbygget af dokumentation, som omfattede audit-konstateringer under ICAO USOAP i februar 2009, hvilket førte til offentliggørelsen af en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed vedrørende luftfartøjsoperationer, certificering og tilsyn, der blev udført af Zambias myndigheder for civil luftfart.

(96) Efterfølgende besøgte ICAO i december 2012 Zambia i ICAO-regi under et ICVM-besøg. ICVM'ets anvendelsesområde omfattede den oprindelige betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, der blev rejst som følge af ICAO's USOAP-audit i februar 2009, og de afhjælpende foranstaltninger, der blev fremsendt af Zambias myndigheder i den forbindelse. Efter ICVM'et konkluderede ICAO's valideringsudvalg for betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, at betænkeligheden kunne fjernes.

(97) Kommissionen ajourførte Udvalget for Luftfartssikkerhed om sin seneste korrespondance med Zambias myndigheder.

(98) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed er opmuntrede over de fremskridt, som Zambias ministerium for civil luftfart har gjort, og opfordrer Zambias myndigheder til at fortsætte deres arbejde med henblik på, at der på et passende tidspunkt og efter den nødvendige kontrol kan overvejes en lempelse af de nuværende driftsmæssige begrænsninger.

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

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

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

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

1. Bilag A erstattes af teksten i bilag A til nærværende forordning.

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

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. december 2013.

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 firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republikken Ghana
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Afghanistan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, 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	TEJ	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukendt	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	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
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
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ukendt	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
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Ukendt	Republikken Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Ukendt	Republikken Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republikken Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Ukendt	Republikken Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Ukendt	Republikken Congo

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
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republikken Congo
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Den Demokratiske Republik Congo (DRC)**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/ TVC/ 002/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/ TVC/ 007/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/ 0112/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 0053/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/ 0056/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/ TVC/ 0122/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/ 00625/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/ 029/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/ 051/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/ 0028/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 048/09	ABB	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/ 0064/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/ TVC/ 0078/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

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
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/ 0050/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/ 059/2012	EXY	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/ 0196/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/ 040/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/ TVC/ 037/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/ 0126/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/ TVC/ 0027/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/ TVC/ 0082/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/ 0051/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/ 011/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/ TVC/ 0060/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/ 0065/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/ 0011/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/ 0083/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/ TVC/ 0092/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/ 0059/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/ 001/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/ 009/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/ TVC/ 00/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/ 086/2011	OKP	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/ 0066/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/ TVC/ 021/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/ TVC/ 021/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/ 0081/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/ 056/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 0084/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/ 0085/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/ 073/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 004/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/ 0247/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/ 039/2008	WDA	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Djibouti, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Ækvatorialguinea, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Ækvatorialguinea**

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
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Eritrea, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
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**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Den Gabonesiske Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Den Gabonesiske Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Den Gabonesiske Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Den Gabonesiske Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Den Gabonesiske Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Den Gabonesiske Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Den Gabonesiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Indonesien, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua og Indonesia Air Asia, herunder:			**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
AIR BORN INDONESIA	135-055	Ukendt	Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
BATIK AIR	121-050	BTK	Republikken Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republikken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukendt	Republikken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republikken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republikken Indonesien
EASTINDO	135-038	Ukendt	Republikken Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Ukendt	Republikken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Ukendt	Republikken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republikken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Republikken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Ukendt	Republikken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republikken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republikken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republikken Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Ukendt	Republikken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republikken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republikken Indonesien

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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ukendt	Republikken Indonesien
MARTABUANA ABADION	135-049	Ukendt	Republikken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Ukendt	Republikken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukendt	Republikken Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Ukendt	Republikken Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Ukendt	Republikken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republikken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukendt	Republikken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukendt	Republikken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republikken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ukendt	Republikken Indonesien
SKY AVIATION	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
SURYA AIR	135-046	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ukendt	Republikken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ukendt	Republikken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesien
UNINDO	135-040	Ukendt	Republikken Indonesien

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
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**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republikken Kasakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republikken Kasakhstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republikken Kasakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republikken Kasakhstan
LUK AERO (TIDLIGERE EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republikken Kasakhstan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Kirgisiske Republik, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Den Kirgisiske Republik**
AIR BISHKEK (TIDLIGERE EASTOK AVIA)	15	EAA	Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CRS	Den Kirgisiske Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
HELI SKY	Ukendt	HAC	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZ AIRLINES	Ukendt	KGZ	Den Kirgisiske Republik
KIRGISISTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Den Kirgisiske Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Den Kirgisiske Republik
S GROUP INTERNATIONAL	Ukendt	IND	Den Kirgisiske Republik
SKY BISHKEK	Ukendt	BIS	Den Kirgisiske Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Den Kirgisiske Republik
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
SUPREME AVIATION	40	SGK	Den Kirgisiske Republik
TEZ JET	46	TEZ	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Liberia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn			**Liberia**
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Republikken Mozambique, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Republikken Mozambique**

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Ukendt	Republikken Mozambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Ukendt	Republikken Mozambique
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Ukendt	Republikken Mozambique
CR AVIATION	MOZ-14	Ukendt	Republikken Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Ukendt	Republikken Mozambique
ETA - AIR CHARTER	MOZ-04	Ukendt	Republikken Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Ukendt	Republikken Mozambique
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republikken Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.)	MOZ-01	LAM	Republikken Mozambique
MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Republikken Mozambique
OHI	MOZ-17	Ukendt	Republikken Mozambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Ukendt	Republikken Mozambique
SOLENTA AVIATION (former CFA – MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Ukendt	Republikken Mozambique
TTA SARL	MOZ-16	Ukendt	Republikken Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Ukendt	Republikken Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Ukendt	Republikken Mozambique
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Nepal, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Republikken Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Ukendt	Republikken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Ukendt	Republikken Nepal
BUDDHA AIR	014/96	Ukendt	Republikken Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Ukendt	Republikken Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Ukendt	Republikken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Ukendt	Republikken Nepal

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Ukendt	Republikken Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	Republikken Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	Ukendt	Republikken Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Ukendt	Republikken Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Ukendt	Republikken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Ukendt	Republikken Nepal
SITA AIR	033/2000	Ukendt	Republikken Nepal
TARA AIR	053/2009	MNA	Republikken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Ukendt	Republikken Nepal
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Filippinerne, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Philippine Airlines, herunder:			**Republikken Filippinerne**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republikken Filippinerne
AIR JUAN AVIATION	2013053	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republikken Filippinerne
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Ukendt	Republikken Filippinerne
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Ukendt	Republikken Filippinerne
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Ukendt	Republikken Filippinerne
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republikken Filippinerne
CM AERO SERVICES	20110401	Ukendt	Republikken Filippinerne
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Ukendt	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Ukendt	Republikken Filippinerne
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Ukendt	Republikken Filippinerne
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Ukendt	Republikken Filippinerne
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republikken Filippinerne
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Ukendt	Republikken Filippinerne
LION AIR	2009019	Ukendt	Republikken Filippinerne
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Ukendt	Republikken Filippinerne
MAGNUM AIR	2012051	Ukendt	Republikken Filippinerne
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ukendt	Republikken Filippinerne
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Ukendt	Republikken Filippinerne
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Ukendt	Republikken Filippinerne
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Ukendt	Republikken Filippinerne
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Ukendt	Republikken Filippinerne
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republikken Filippinerne
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i São Tomé og Príncipe, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**São Tomé og Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé og Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé og Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé og Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ukendt	São Tomé og Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé og Príncipe

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
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ukendt	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé og Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Ukendt	São Tomé og Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Sierra Leone, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, 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 myndigheder i Sudan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Republikken Sudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republikken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republikken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republikken Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republikken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republikken Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republikken Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Republikken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	053	CUN	Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Ukendt	Republikken Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republikken Sudan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republikken Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Republikken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republikken Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Republikken Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republikken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republikken Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republikken Sudan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Swaziland, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Ukendt	SZL	Swaziland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Zambia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAG B

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 5 luftfartøjer af typen Boeing B777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B737-700	Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republikken Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0443-11	KZR	Kasakhstan	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen Boeing B767, luftfartøjer af typen B757, luftfartøjer af typen Airbus A319/320/321	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer i Boeing B767-flåden, som opført på AOC, luftfartøjer i Boeing B757-flåden, som opført på AOC, luftfartøjer i Airbus A319/320/321-flåden, som opført på AOC	Aruba (Kongeriget Nederlandene)
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336)	Comorerne
AFRIJET [2]	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; TR-AFR	Den Gabonesiske Republik
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 lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj 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:
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
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen A300, 8 luftfartøjer af typen Airbus A310, 1 luftfartøj af typen Boeing B737	Hele flåden, undtagen: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Den Islamiske Republik Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Den Demokratiske Folkerepublik Korea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633	Den Demokratiske Folkerepublik Korea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hele flåden, undtagen: 3 luftfartøjer af typen Boeing B737-300, 2 luftfartøjer af typen ATR 72-500, 1 luftfartøj af typen ATR 42-500, 1	Hele flåden, undtagen: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republikken Madagaskar

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
				luftfartøj af typen ATR 42-320 og 3 luftfartøjer af typen DHC 6-300		

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