KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 619/2009

af 13. juli 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 Europa-Parlamentets og Rådets 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 til at give en mundtlig redegørelse til Udvalget for Luftfartssikkerhed, der er nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart [3].

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

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

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: Grækenlands kompetente myndigheder oplyste, at Air Operator Certificate (AOC) for luftfartsselskabet EuroAir Ltd blev tilbagekaldt den 8. maj 2009; Sveriges kompetente myndigheder oplyste, at de havde tilbagekaldt AOC fra luftfartsselskabet Nordic Airways AB (»Regional«) den 23. januar 2009 og AOC fra luftfartsselskabet Fly Excellence AB den 31. marts 2009.

One Two Go Airlines og Orient Thai Airlines

One Two Go Airlines

(8) Den 8. april 2009 oplyste Thailands kompetente myndigheder (Thai Department of Civil Aviation — Thai DCA) Kommissionen om, at de har tilbagekaldt AOC fra luftfartsselskabet One Two Go. Selv om One Two Go havde anket tilbagekaldelsesordren, stadfæstede Thai DCA denne ordre den 4. maj 2009.

(9) Da operatøren har mistet sit AOC, og operatørens licens derfor ikke kan anses for at være gyldig, vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at One Two Go ikke længere er et »luftfartsselskab« som defineret i artikel 2 i forordning (EF) nr. 2111/2005, og at det derfor bør slettes af bilag A.

[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.

Orient Thai Airlines

(10) Ifølge bestemmelserne i 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 [1] forelagde Thai DCA Kommissionen oplysninger om effektiviteten af de afhjælpende foranstaltninger, som er truffet af luftfartsselskabet Orient Thai, samt foranstaltninger truffet af Thai DCA med henblik på at afhjælpe de tidligere afslørede sikkerhedsmangler, der førte til suspendering af luftfartsselskabets operationer med luftfartøjer af typen MD-80 i en periode på 75 dage indtil den 7. oktober 2008.

(11) På baggrund af disse oplysninger finder Kommissionen, at der ikke er behov for yderligere foranstaltninger.

Luftfartsselskaber fra Ukraine

Generelt tilsyn med sikkerheden hos luftfartsselskaber fra Ukraine

(12) Efter vedtagelsen af forordning (EF) nr. 298/2009 aflagde en gruppe eksperter fra Fællesskabet besøg i Ukraine fra den 25. til den 29. maj 2009 for at verificere, dels hvilke fremskridt der er opnået med gennemførelsen af den handlingsplan, som Ukraines kompetente myndigheder forelagde med henblik på at forbedre tilsynet, og dels sikkerhedssituationen hos de to luftfartsselskaber, hvis operationer er underlagt et driftsforbud i Fællesskabet — Ukraine Cargo Airways og Ukrainian Mediterranean Airlines. Med henblik på at verificere Ukraines statslige luftfartsstyrelses udøvelse af sine tilsynsforpligtelser aflagde Fællesskabets ekspertgruppe besøg hos to luftfartsselskaber — South Airlines og Khors Air Company, der opererer i Fællesskabet og har været underkastet rampeinspektioner i Fællesskabet og i andre ECAC–stater.

(13) Den statslige luftfartsstyrelse har gjort begrænsede fremskridt med hensyn til gennemførelsen af sin handlingsplan. Samtlige den statslige luftfartsstyrelse foranstaltninger (12 ud af 12), jf. dens handlingsplan, der er forelagt den 31. maj 2008 med henblik på at forbedre udøvelsen af tilsyn, udestår fortsat. Der har ikke fundet certificering sted i henhold til de krav, som den statslige luftfartsstyrelse bebudede, den pågældende lovgivning er ikke sat i kraft, og de afhjælpende foranstaltninger forventes ikke afsluttet før tidligst i juli 2011, og for nogle foranstaltningers vedkommende er gennemførelsen udskudt til 2015.

(14) Handlingsplanens gennemførelse hænger direkte sammen med kompleksiteten af det ukrainske retssystem, som ikke gør det muligt entydigt at slå fast, hvilke standarder der anvendes til godkendelse af luftfartøjer og operatører, og om de reelt opfylder Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO's) bilag. Dette bekræftedes på møder med de fire operatører.

(15) Rapporten over besøget afslører også, at Ukraines kompetente myndigheder ikke råder over tilstrækkeligt kvalificeret personale til at føre tilsyn med 74 AOC-indehavere (luftdygtighed og operationer). Gennemførelsen af de løbende tilsynsaktiviteter kunne ikke påvises fuldt ud, og Ukraines kompetente myndigheders kommentarer, der blev forelagt efter besøget, kunne ikke klarlægge disse spørgsmål. En omhyggelig granskning af Ukraines kompetente myndigheders AOC-system viser endvidere, at dette system hverken klart fastslår, hvilke bestemmelser/standarder der benyttes til certificeringen, eller skaber vished for, præcis hvilken flåde der har fået tilladelse til at operere, og præcis hvilke tilladelser der er opnået.

(16) De bemærkninger, som Ukraines kompetente myndigheder forelagde, var utilstrækkelige til at bringe de konstateringer, som blev påpeget i forbindelse med besøget, ud af verden. De forskellige afhjælpende foranstaltninger, som disse myndigheder bebudede, må nøje overvåges og evalueres regelmæssigt under hensyntagen til resultaterne af det besøg fra ICAO USOAP, der blev gennemført i juni 2008. Efter besøget forelagde Ukraines kompetente myndigheder en ny plan for afhjælpende foranstaltninger, og gennemførelsen af denne afhænger af vedtagelsen af en ny luftfartslov i Ukraine, som ventes vedtaget i 2010. Vedtagelsen af de forskellige gennemførelsesbestemmelser vil dermed ikke være afsluttet før anden halvdel af 2011 for luftfartøjsoperationer, udgangen af 2012 for certificering af flybesætninger og udgangen af 2015 for fortsat luftdygtighed.

(17) På baggrund af resultaterne af besøget og den redegørelse, som blev afgivet på mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 1. juli 2009, vil Kommissionen fortsat nøje overvåge gennemførelsen af disse foranstaltninger og samarbejde med Ukraines kompetente myndigheder for at bistå dem med at forbedre tilsynet og gribe ind over for en eventuel manglende overensstemmelse. Derudover vil medlemsstaterne systematisk kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for luftfartøjer med licens fra Ukraine i medfør af Kommissionens forordning (EF) nr. 351/2008 [2].

Motor Sich JSC Airlines

(18) Efter vedtagelsen af forordning (EF) nr. 298/2009 blev luftfartsselskabet opfordret til at forelægge alle relevante oplysninger, herunder afhjælpende foranstaltninger, for at rette op på de tidligere konstaterede sikkerhedsmangler. Ukraines kompetente myndigheder forelagde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet angående luftfartsselskabets AOC. Motor Sich forelagde dokumentation den 4. juni 2009, hvori selskabet erklærede, at det

[1] EUT L 95 af 9.4.2009, s. 16.

[2] EUT L 109 af 19.4.2008, s. 7.

havde udført en årsagsanalyse og udarbejdet afhjælpende foranstaltninger for at udbedre eventuelle sikkerhedsmangler. Ukraines kompetente myndigheder godkendte dets analyse og afhjælpende foranstaltninger. Den 15. juni fremsendte selskabet desuden et brev med afhjælpende foranstaltninger til Frankrigs kompetente myndigheder, der havde udført en inspektion [1] af luftfartøjet AN-12 (UR-11819). Ifølge planen for afhjælpende foranstaltninger er selskabets håndbøger og dokumentation (driftshåndbog og flyvehåndbog) ændret for at bringe dem i overensstemmelse med ICAO's standarder og åbne mulighed for en korrekt forberedelse af flyvninger.

(19) Men uddannelsen af pilot og besætning for at sikre, at de reviderede håndbøger og procedurer anvendes efter hensigten, er utilstrækkelig til at sikre en passende behandling af den brede vifte af ændringer. Endvidere har Kommissionen ikke modtaget oplysninger fra Ukraines kompetente myndigheder med en angivelse af, at de har verificeret status for gennemførelsen og den reelle afslutning af disse foranstaltninger med henblik på vedvarende at afhjælpe de afslørede sikkerhedsmangler.

(20) På baggrund af disse konstateringer og på grundlag af de fælles kriterier finder Kommissionen, at luftfartsselskabet Motor Sich på nuværende tidspunkt ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder og derfor fortsat bør være opført i bilag A.

Ukraine Cargo Airways

(21) Efter vedtagelsen af forordning (EF) nr. 298/2009 aflagde en gruppe eksperter fra Fællesskabet besøg hos luftfartsselskabet den 27. maj 2009. Af rapporten over besøget fremgår det, at flåden hos Ukraine Cargo Airways (UCA) er reduceret betydeligt i løbet af et år fra 20 luftfartøjer i begyndelsen af 2008 (ti IL-76, tre AN-12, tre AN-26, tre MIL-8 helikoptere og et Tupolev Tu-134) til 4 luftfartøjer på tidspunktet for besøget (to IL-76, en AN-12 og en AN-26). Af de 4 luftfartøjer på luftfartsselskabets AOC er kun ét luftfartøj, et IL-76 (UR-UCC), i luftdygtig stand, idet luftdygtighedsbeviserne er udløbet for de tre øvrige luftfartøjer på luftfartsselskabets AOC. Luftfartsselskabet erklærede, at alle øvrige luftfartøjer ikke længere er luftdygtige og ikke opererer på nogen måde.

(22) Ifølge rapporten har UCA gjort betydelige fremskridt med gennemførelsen af sin plan for afhjælpende foranstaltninger, som er forelagt Kommissionen den 1. april 2008. Af de planlagte 22 foranstaltninger er 19 angivet som færdiggjort og afsluttet. Sikkerhedspolitik og dokumentation er revideret og forbedret. Der er oprettet et internt sikkerhedsinspektionsdepartement. Luftfartøjets tekniske tilstand var forbedret. Procedurerne for uddannelse af besætningen er revideret og forbedret. Imidlertid udestår 3 foranstaltninger, som er foreslået i denne plan for afhjælpende foranstaltninger, hvoraf den mest problematiske er manglen på iltmasker til hurtig iførelse for IL-76, AN-12 og AN-26, således som det kræves af ICAO for flyvninger over en vis højde.

(23) Rapporten peger også på betydelige sikkerhedsmangler på områderne flyveoperationer, uddannelse og kontrol, fortsat luftdygtighed og vedligeholdelse. Derudover er kvalitetsstyringssystemet mangelfuldt, og der er ingen vished for, at konstateringer, der påpeges i forbindelse med intern audit eller af Ukraines kompetente myndigheder, afhjælpes og verificeres forud for afslutningen, ej heller sikres det, at manglerne analyseres systematisk. Disse mangler rejser tvivl om holdbarheden af de afhjælpende foranstaltninger, som selskabet har iværksat, efter at driftsforbuddet blev pålagt.

(24) Selskabet blev opfordret til at forelægge sine bemærkninger. Den 10. juni forelagde UCA dokumentation vedrørende de konstateringer, som blev påpeget i forbindelse med besøget. Af de 16 nye konstateringer, som blev påpeget under besøget, kunne én reelt afsluttes efter undersøgelse af selskabets dokumentation. For 2 konstateringer vedrørende driftshåndbogen og selskabets AOC anførte selskabet, at det havde forelagt Ukraines kompetente myndigheder en anmodning om at godkende ændringer af dets driftshåndbog og havde anmodet om at få begrænset det tilladte flyveniveau på sit AOC for luftfartøjerne AN-12 (UR-UCN) og AN-26 (UR-UDM).

(25) Kommissionen modtog ikke oplysninger om godkendelsen af de ændringer (begrænsningerne), som selskabet anmodede om. Endvidere anmodede luftfartsselskabet om at måtte afgive en redegørelse over for Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed den 1. juli 2009, hvori det anførte, at ud af ialt 51 afhjælpende foranstaltninger manglede 15 stadig at blive gennemført med frist til udgangen af august 2009, hvorefter Ukraines kompetente myndigheder ville foretage en verifikation. Kommissionen forbeholder sig ret til at verificere dette luftfartsselskabs gennemførelse af de afhjælpende foranstaltninger.

(26) På baggrund af disse konstateringer finder Kommissionen på nuværende tidspunkt på grundlag af de fælles kriterier, at luftfartsselskabet ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder og derfor fortsat bør være opført i bilag A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(27) Efter vedtagelsen af forordning (EF) nr. 298/2009 aflagde en gruppe eksperter fra Fællesskabet besøg hos luftfartsselskabet den 28. maj 2009. Af rapporten over besøget fremgår det, at UMAir har gjort betydelige fremskridt med hensyn til sit dokumentationssystem, der er gennemrevideret. Der er oprettet et sikkerhedsdepartement, og der er udnævnt et kontaktpunkt for SAFA-inspektioner. Uddannelsesprocedurerne er også revideret og forbedret. Men skønt UMAir hævder at have afsluttet gennemførelsen af sin plan for afhjælpende foranstaltninger, hvilket er verificeret af Ukraines kompetente myndigheder, viser ekspertgruppens stikprøvevise afhjælpende foranstaltninger, at der fortsat findes nogle mangler: De afhjælpende foranstaltninger, som UMAir har truffet i relation til loadsheet/dry operating index, forekommer ikke at være anvendt effektivt for alle luftfartøjstyper, som er opført på AOC. Visse afhjælpende foranstaltninger angående mangler, der blev påpeget under SAFA-inspektioner, afhjælpes ikke på systematisk vis, og deres bagvedliggende årsager fastslås ikke (olielækage i motoren, manglende skruer, præstationsbegrænsninger i MEL osv.).

[1] DGAC/F-2008-564.

(28) Der blev desuden påpeget betydelige sikkerhedsmæssige konstateringer på områderne operationer, fortsat luftdygtighed samt vedligeholdelse og teknik: der findes ikke en klar procedure, som UMAir's flybesætning skal benytte i tilfælde af motorsvigt en route (drift-down), og i driftshåndbogen mangler proceduren til at melde, at der foreligger en nødsituation, når den forventede/beregnede brændstofbeholdning ved landingen forventes at ligge under minimum. Der kunne ikke forelægges dokumentation for, at et luftfartøj (UR-CFF) og dets motor opfylder luftdygtighedsdirektiver, der blev fundet forskellige mangler på luftfartøjerne af typen DC-9 og MD 83, og programmet til forebyggelse og kontrol af korrosion (corrosion prevention and control program — CPCP, bestemmelse af korrosionsniveauet og rapporteringsregler) følges ikke. For så vidt angår luftfartsselskabets kvalitetssystem fandt gruppen fra Fællesskabet ifølge sin rapport, at organisationen ikke kunne dokumentere, at der regelmæssigt foretages audit af alle aspekter af vedligeholdelses- og flyveoperationsprocesser. De gennemførte foranstaltninger tog ikke altid de bagvedliggende årsager i betragtning, og der findes ikke noget overordnet system, hvormed der holdes kontrol med de udestående konstateringer (interne og eksterne audits, herunder Ukraines SAA konstateringer).

(29) Selskabet blev opfordret til at forelægge sine bemærkninger. På mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 1. juli 2009 forelagde UMAir en plan for afhjælpende foranstaltninger, som er godkendt af Ukraines kompetente myndigheder. Planen for afhjælpende foranstaltninger er opstillet for at imødegå de sikkerhedsmangler, der blev påpeget i forbindelse med besøget. Men luftfartsselskabets redegørelse gjorde det ikke muligt at rette op på de konstateringer, som blev påpeget i forbindelse med besøget, bl.a. på området fortsat luftdygtighed. Kommissionen forbeholder sig ret til at verificere dette luftfartsselskabs gennemførelse af de afhjælpende foranstaltninger.

(30) På baggrund af disse konstateringer finder Kommissionen på nuværende tidspunkt på grundlag af de fælles kriterier, at luftfartsselskabet ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder og derfor fortsat bør være opført i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Republikken Kasakhstan

(31) Der foreligger bekræftede oplysninger om, at tilsynsmyndighederne for luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, har udvist manglende evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, som det fremgår af resultaterne af den audit, der er udført af ICAO inden for rammerne af sit verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP).

(32) Efter den USOAP-audit af Kasakhstan, der er udført i april 2009, underrettede ICAO alle stater, som er medlem af Chicago-konventionen, om betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder af betydning for det sikkerhedsmæssige tilsyn af selskaber og luftfartøjer, som er registreret i Kasakhstan, hvoraf én vedrører operationer [1], og en anden vedrører luftdygtighed [2], og det fremgår, at processen, som Kasakhstan benytter til at udstede et Air Operator Certificate (AOC), ikke omfatter alle de gældende bestemmelser i ICAO's bilag 6. Hovedparten af de eksisterende AOC er udstedt uden medvirken af en kvalificeret flyteknisk inspektør. Blandt andet er følgende punkter ikke behandlet som led i certifikationsprocessen: forelæggelse af vedligeholdelsesprogrammer, gennemgang af minimumsudstyrslister (MEL), krav til fortsat luftdygtighed med henblik på udstedelsen af godkendelse til specifikke operationer såsom ETOPS og CAT III. Derudover er hovedparten af luftdygtighedsbeviserne udstedt, uden at der er foretaget en teknisk inspektion af luftfartøjet, og Kasakhstans kompetente myndigheder har ikke udført periodiske luftfartøjsinspektioner. ICAO kunne ikke acceptere de planer for afhjælpende foranstaltninger, som disse myndigheder foreslog, idet de ikke indeholdt bindende frister for gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger, som øjeblikkeligt må iværksættes for at afhjælpe disse betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

(33) På baggrund af de to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som blev offentliggjort kort efter ICAO's besøg, og SAFA-rapporterne indledte Kommissionen drøftelser med Kasakhstans kompetente myndigheder, gav udtryk for alvorlige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med operationer foretaget af luftfartsselskaber med licens fra dette land og anmodede om yderligere oplysninger om de foranstaltninger, som statens kompetente myndigheder har truffet for at følge op på ICAO's konstateringer og konstateringerne i SAFA-programmets regi.

(34) Kasakhstans kompetente myndigheder forelagde dokumentation mellem den 5. og 29. juni 2009 og afgav en redegørelse for Udvalget for Luftfartssikkerhed den 30. juni 2009. Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste i forbindelse med deres redegørelse den 30. juni 2009 Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at der er udarbejdet en plan for afhjælpende foranstaltninger med henblik på at imødegå de af ICAO rapporterede mangler, at de har iværksat de første etaper af gennemførelsen af denne, og at det skulle være muligt at opfylde alle ICAO's sikkerhedskrav i juni 2010. De to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som ICAO offentliggjorde, forventes ikke bragt ud af verden før december 2009. Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste også Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at de vil forelægge kvartalsrapporter om status for gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger, som ICAO har foreslået.

(35) Derudover har Kasakhstans kompetente myndigheder oplyst, at der er udstedt i alt 69 AOC, og at de har truffet foranstaltninger til at suspendere eller tilbagekalde 11 af disse den 1. april 2009. Dog hersker der stadig usikkerhed om de håndhævelsesforanstaltninger, som er gennemført for at følge op på ICAO's betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, det de suspensioner/tilbagekaldelser, som Kasakhstans kompetente myndigheder

[1] ICAO's konstatering OPS/01.
[2] ICAO's konstatering AIR/01.

redegjorde for, er foretaget før ICAO's USOAP-audit, der er ikke fremlagt dokumentation for, at AOC reelt er tilbagekaldt, og nogle af de AOC, som efter sigende er tilbagekaldt den 1 april 2009, står opført som gyldige den 1. juni 2009. Kasakhstans kompetente myndigheder anerkendte, at kasakhisk lovgivning åbner mulighed for, at luftfartøjer kan opereres samtidigt af mere end en operatør, og at der derfor ikke sker en tydelig udpegning af den enhed, der bærer ansvaret for det pågældende luftfartøjs luftdygtighed og operationer.

(36) Luftfartsselskabet Berkut State Airline, der er certificeret i Kasakhstan, anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 30. juni 2009. I forbindelse med denne redegørelse forelagde luftfartsselskabet ikke en omfattende plan for foranstaltninger, som er iværksat med henblik på at sikre overensstemmelse med sikkerhedsstandarder og med henblik på at bortvejre en eventuel forveksling med luftfartsselskabet BEK Air, der tidligere er benævnt Berkut Air, som er optaget i bilag A siden april 2009. Berkut State Airline anførte også, at det har til hensigt at opgive erhvervsmæssige operationer og operationer med gamle luftfartøjer.

(37) Kasakhstans kompetente myndigheder forelagde ikke oplysninger vedrørende certifikater, der indehaves af luftfartsselskaberne BEK Air, tidligere benævnt Berkut Air, eller gennemførelsen af eventuelle afhjælpende foranstaltninger, der kunne påvirke de sikkerhedsmangler, som i april 2009 førte til luftfartsselskabets optagelse i bilag A, og de forelagde ikke dokumentation for, at dette luftfartsselskab er underlagt håndhævelsesforanstaltninger.

(38) Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste Udvalget for Luftfartssikkerhed om eksistensen af et tredje luftfartsselskab ved navn Berkut KZ, men forelagde ikke oplysninger om dette luftfartsselskabs certifikater.

(39) Luftfartsselskabet SCAT, der er certificeret i Kasakhstan, anmodede med kort varsel om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 30. juni 2009. I forbindelse med denne redegørelse anerkendte luftfartsselskabet, at nogle luftfartøjer, f.eks. Yak 42 med registreringsnummer UP-Y4210, også opereres af andre luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, og at der derfor ikke sker en tydelig udpegning af den enhed, der bærer ansvaret for det pågældende luftfartøjs luftdygtighed og operationer. Desuden forelagde luftfartsselskabet og Kasakhstans kompetente myndigheder ikke dokumentation for, at den fortsatte luftdygtighed og vedligeholdelse af luftfartøjer af typen Boeing B-737-522 og B-757-204, som er registeret i Litauen (registreringsnummer: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB og LY-FLG), sikres i overensstemmelse med de gældende EU-bestemmelser.

(40) Kommissionen anerkender de bestræbelser, der er gjort for at reformere det civile luftfartssystem i Kasakhstan, og de første skridt, der er taget for at imødegå de sikkerhedsmangler, der er rapporteret af ICAO. Det vurderes imidlertid på grundlag af de fælles kriterier og i afventning af den faktiske gennemførelse af egnede afhjælpende foranstaltninger med henblik på at rette op på ICAO's betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, at Kasakhstans kompetente myndigheder på nuværende tidspunkt ikke er i stand til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder hos alle luftfartsselskaber under myndighedernes lovpligtige kontrol. Der bør nedlægges driftsforbud for samtlige luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, og med undtagelse af luftfartsselskabet Air Astana optages de derfor i bilag A.

Air Astana

(41) Luftfartsselskabet Air Astana, der er certificeret i Kasakhstan, anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det fremlagde sin redegørelse den 30. juni 2009. I forbindelse med sin redegørelse forelagde luftfartsselskabet en omfattende række af afhjælpende foranstaltninger og en årsagsanalyse, der er udformet med henblik på at imødegå de talrige mangler hos luftfartsselskabet, som er konstateret af Tyskland ([1]), Nederlandene ([2]), Det Forenede Kongerige ([3]) og andre ECAC-stater ([4]) i forbindelse med rampeinspektioner i SAFA-programmets regi. Hvad angår dets flådes sikkerhedssituation, er alle luftfartøjer på luftfartsselskabets AOC registreret uden for Kasakhstan (Aruba). Arubas kompetente myndighed er ansvarlig for tilsynet med luftfartøjerne i Air Astanas flåde i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 1 og 8 til Chicago-konventionen samt dennes bilag 6 for så vidt angår fortsat luftdygtighed.

(42) I lyset af ovenstående forekommer det ikke nødvendigt at optage luftfartsselskabet Air Astana i bilag A. Men under hensyn til resultaterne af nylige rampeinspektioner ([5]), der er udført i Fællesskabets lufthavne i SAFA-programmets regi, og medlemsstaternes forpligtelse til at øge antallet af rampeinspektioner på luftfartøjer, som Air Astana benytter til at beflyve Fællesskabet, finder Kommissionen, at det er hensigtsmæssigt at indføre en specifik overvågning af Air Astanas operationer til Fællesskabet på strenge betingelser, og dermed at dets operationer bør begrænses strengt til deres nuværende niveau og til de luftfartøjer, som benyttes på nuværende tidspunkt. Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier og på disse betingelser, at dette luftfartsselskab bør optages i bilag B.

([1]) LBA/D-2008-334 og LBA/D-2008-944.
([2]) CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42 og CAA-NL-2009-55.
([3]) CAA-UK-2008-187.
([4]) DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93 og DGCATR-2009-105.
([5]) LBA/D-2009-332.

Luftfartsselskaber fra Zambia

(43) Efter suspensionen af Zambias nationale luftfartsselskab Zambian Airways i januar 2009 og ICAO's offentliggørelse af betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder i februar 2009 oven på en audit i USOAP-regi angående luftfartøjsoperationer samt Zambias civile luftfartsmyndigheds certificering og tilsyn anmodede Kommissionen om oplysninger fra disse myndigheder i april 2009 for at verificere gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger, som skulle rette op på dette problem. De betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder vedrørte det faktum, at Zambias Department of Civil Aviation (DCA) har udstedt enogtyve luftfartstilladelser til erhvervsmæssige luftfartsoperatører, og nogle af disse omfatter en tilladelse til at udføre internationale operationer. Disse luftfartstilladelser vedrører snarere økonomiske end sikkerhedsrelaterede spørgsmål. Indehaverne af disse luftfartstilladelser udfører internationale operationer, selv om de krævede inspektioner angående operationer og luftdygtighed ikke er udført forud for udstedelsen af et AOC. Dertil kommer, at rapporterne over DCA's periodiske inspektioner påpeger sikkerhedsmangler, uden at løsningen af disse er registreret.

(44) Oplysningerne fra Zambias myndigheder i maj 2009 indeholder ingen dokumentation angående de hastende afhjælpende foranstaltninger, som er nødvendige for at rette op på de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som ICAO påpeger. Der er bl.a. ikke forelagt certificeringsplan og -procedurer, ej heller regler og bestemmelser, hvormed opfyldelsen af ICAO's krav i bilag 6 til Chicago-konventionen dokumenteres i forbindelse med certificeringen. Der er ingen dokumentation for begrænsninger for Zambias »luftfartstilladelser« og ingen dokumentation til støtte for certificeringsprocessen, som det kræves ifølge ICAO's bilag 6.

(45) Den supplerende dokumentation, som Zambias kompetente myndigheder fremsendte den 1. juni 2009, gav ikke belæg for, at AOC (Z/AOC/001/2009) udstedt den 29. maj 2009 til Zambezi Airlines, der er certificeret i Zambia, opfylder ICAO's krav, og at der er rettet op på de sikkerhedsmæssige betænkeligheder. ICAO fastholder stadig sine sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

(46) På baggrund af disse konstateringer og den potentielle risiko, som denne situation kan indebære for sikkerheden i forbindelse med operationer foretaget af luftfartsselskaber, som er certificeret i Zambia, og som har tilladelse til at udføre internationale flyvninger, vurderer Kommissionen på grundlag af de fælles kriterier, at samtlige luftfartsselskaber, der er certificeret i Zambia, bør optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Republikken Indonesien

(47) Det indonesiske generaldirektorat for civilluftfart (DGCA) har forelagt Kommissionen dokumentationen for, at luftfartsselskaberne Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines og Ekspres Transportasi Antarbenua (driver virksomhed under firmanavnet Premiair) den 10. juni 2009 fik udstedt et nyt AOC i medfør af den nye indonesiske bekendtgørelse vedrørende civil luftfartsikkerhed (CASR). Blandt andet har luftfartsselskaberne Garuda og Airfast fået tildelt nye AOC med en toårig gyldighedsperiode efter en komplet audit og procedure for fornyet certificering. Mandala og Premi Air er blevet underkastet en audit, som er begrænset til de nye krav i henhold til den nye CASR.

(48) Efter anmodning fra det indonesiske DGCA aflagde en gruppe eksperter fra Fællesskabet et besøg fra den 15. til den 18. juni 2009 i Indonesien for at undersøge forholdene og verificere, om tilsynsaktiviteterne gennemføres fuldt ud på nuværende tidspunkt, og om systemet for tilsynsaktiviteter er blevet opgraderet med henblik på at muliggøre en passende opfølgning på DGCA's konstateringer angående indonesiske luftfartsselskaber. I samme forbindelse blev der aflagt besøg hos to luftfartsselskaber (Mandala Airlines og Premi Air) med henblik på at verificere det indonesiske DGCA's evne til at varetage tilsynet med sikkerheden i overensstemmelse med de relevante standarder (den nye CASR).

(49) Besøget viste, at det aktuelle effektivitetsniveau i DGCA's overvågning af de fire ovennævnte luftfartsselskaber sammenholdt med deres fornyede certificering sikrer overholdelse af de nye krav, og det kan dermed betragtes som tilstrækkeligt. Tilsynssystemet er forbedret, så det bliver muligt at foretage en passende opfølgning af DGCA's konstateringer i relation til indonesiske luftfartsselskaber. DGCA har udviklet et system til på effektiv vis at styre information fra tilsynsaktiviteter og som følge heraf spore måldato og den faktiske dato for afslutning af en konstatering og for en eventuel forlængelse, som indrømmes af DGCA.

(50) Desuden er de forskelle i forhold til Chicagokonventionens bilag 6, som DGCA anmeldte til ICAO den 20. februar 2009, og som kunne have en skadelig indflydelse på sikkerheden i forbindelse med de indonesiske luftfartsselskabers operationer, blevet trukket tilbage den 25. marts 2009. Efter at DGCA foretog en teknisk gennemgang, er der sendt en ny anmeldelse med begrænsede afvigelser til ICAO den 28. maj 2009. ICAO's standarder vil fremover blive håndhævet over for indonesiske luftfartsselskaber fra og med den 30. november 2009; de nyligt vedtagne standarder håndhæves imidlertid allerede for luftfartsselskaberne Garuda, Mandala, Premiair og Airfast siden den 10. juni 2009 — datoen for udstedelse af deres nye AOC.

(51) DGCA anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 30. juni 2009. DGCA oplyste Kommissionen om, at luftfartøjet af typen Embraer EMB-120 med registreringsnummer PK-RJC, der opereres af Premi Air, pt. ikke er udstyret med sikkerhedssystemet TCAS, som det ellers kræves i den nye CASR, og at installationen af dette forventes afsluttet inden den 30. november 2009. Denne oplysning fremgår klart af luftfartsselskabets AOC som fastslået i EU-ekspertgruppens rapport.

(52) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at effektivitetsniveauet i DGCA's nuværende overvågningsaktiviteter muliggør en tilstrækkelig håndhævelse og overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder hos fire luftfartsselskaber, der er underkastet en proces med henblik på fornyet certificering: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, og Ekspres Transportasi Antarbenua (driver virksomhed under firmanavnet Premiair). Disse fire luftfartsselskaber bør derfor udgå af bilag A. Alle øvrige indonesiske luftfartsselskaber bør på nuværende tidspunkt fortsat være opført i bilag A. Kommissionen vil samarbejde tæt med Indonesiens kompetente myndigheder efter den fornyede certificering af andre indonesiske luftfartsselskaber.

(53) Indonesiens kompetente myndigheder har endvidere forelagt Kommissionen en ajourført liste over luftfartsselskaber, som har fået udstedt AOC. På nuværende tidspunkt er følgende luftfartsselskaber foruden de fire ovennævnte luftfartsselskaber certificeret i Indonesien: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, 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, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport og Eastindo. Fællesskabets liste bør tilsvarende ajourføres, og disse luftfartsselskaber bør optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Republikken Angola

TAAG Angola Airlines

(54) Angolas kompetente myndigheder (INAVIC) har oplyst Kommissionen om, at luftfartsselskabet TAAG Angola Airlines har fået udstedt et nyt AOC i overensstemmelse med Angolas bekendtgørelse vedrørende luftfartsikkerhed (AASR) den 28. maj 2009 efter en komplet procedure for fornyet certificering.

(55) Efter anmodning fra Angolas kompetente myndigheder (INAVIC) aflagde en gruppe eksperter fra Fællesskabet et besøg fra den 8. til den 11. juni 2009 i Angola for at undersøge forholdene. Under besøget blev det bekræftet, at der er gjort betydelige fremskridt med hensyn til at opfylde ICAO's standarder. INAVIC afsluttede 66 % af de konstateringer, som blev påpeget i forbindelse med det besøg, som Fællesskabets eksperter tidligere aflagde i februar 2008, og TAAG afsluttede 75 % af konstateringerne. Angola har nærmere bestemt vedtaget nye luftfartsbestemmelser i overensstemmelse med ICAO's standarder, og dets statslige luftfartsselskab TAAG har fået foretaget en fornyet certificering i overensstemmelse med den nye retlige ramme.

(56) TAAG anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 1. juli 2009 med bistand fra INAVIC. Luftfartsselskabet oplyste desuden Kommissionen om, at det gennemgik en IOSA-audit i maj 2009, hvor der kun blev påpeget et begrænset antal konstateringer, og at disse konstateringer alle var afhjulpet pr. 29. juni 2009.

(57) Luftfartsselskabet forelagde Udvalget for Luftfartssikkerhed overbevisende dokumentation for, at der blev truffet yderligere foranstaltninger efter besøget, og at der er gjort meget store fremskridt med hensyn til at imødegå de tilbageværende udestående konstateringer, og de redegjorde for omfattende foranstaltninger, hvoraf det fremgår, at mere end 90 % af konstateringerne nu er afsluttet, og man er i færd med at afhjælpe de tilbageværende konstateringer. Luftfartsselskabet kunne imidlertid ikke dokumentere, at flyvninger med luftfartøjer af typen B-747 og B-737-200 udføres med den påkrævede flyvedataovervågning.

(58) Portugals myndigheder oplyste Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at de havde indvilget i at yde Angolas kompetente myndigheder bistand med henblik på at forbedre sikkerhedstilsynet med TAAG for at sætte dette luftfartsselskab i stand til at beflyve Portugal. De oplyste nærmere bestemt Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at de ville acceptere flyvninger med visse luftfartøjer efter at have foretaget inspektioner før flyvningen i Angola og rampeinspektioner efter ankomsten i Portugal. Angolas kompetente myndigheder bekræftede, at de accepterer rampeinspektioner før flyvningen i Luanda på luftfartøjer, som TAAG benytter til sine operationer til Lissabon med støtte fra de portugisiske myndigheder. Portugals kompetente myndigheder vil udføre rampeinspektioner inden for rammerne af SAFA-programmet for hver flyvning, som opereres af TAAG.

(59) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at TAAG i første omgang bør udgå af bilag A og optages i bilag B på den betingelse, at luftfartsselskabet ikke udfører mere end ti ugentlige flyvninger med luftfartøjer af typen Boeing B-777 med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE og D2-TEF fra Luanda til Lissabon. Disse flyvninger må først opereres, efter at Angolas myndigheder har udført rampeinspektioner af det luftfartøj, der skal opereres, før hver afgang fra Angola, og de portugisiske myndigheder har udført rampeinspektioner af hvert luftfartøj i Portugal. Dette er en midlertidig foranstaltning, og Kommissionen vil gennemgå situationen ud fra alle disponible oplysninger og navnlig ud fra Portugals kompetente myndigheders evaluering.

Generelt tilsyn med sikkerheden hos luftfartsselskaber fra Angola

(60) Det besøg, der blev aflagt den 8. til den 11. juni 2009 i Angola for at undersøge forholdene, afslørede, at der er udstedt AOC til operatørerne PHA og SERVISAIR, uden at en passende certificeringsproces har fundet sted. Selv om disse to AOC er midlertidigt suspenderet af INAVIC, finder Kommissionen på grundlag af de fælles kriterier, at de pågældende luftfartsselskaber bør optages i bilag A.

(61) Kommissionen noterer sig INAVIC's igangværende fornyede certificering af 18 luftfartsselskaber, som forventes afsluttet ved udgangen af 2010, og tilskynder INAVIC til beslutsomt at videreføre denne proces og tage behørigt hensyn til potentielle sikkerhedsproblemer, som påpeges inden for disse rammer. Kommissionen anerkender i den forbindelse, at INAVIC traf håndhævelsesforanstaltninger over for nogle AOC-indehavere, idet 6 ud af 19 er midlertidigt suspenderet.

(62) Kommissionen vurderer på grundlag af de fælles kriterier, at i afventning af INAVIC's komplette fornyede certificering af luftfartsselskaberne i fuld overensstemmelse med Angolas nye luftfartssikkerhedsbestemmelser bør disse luftfartsselskaber fortsat være opført i bilag A.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Luftfartsselskabet SN2AG, der er certificeret i Gabon, anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed for at dokumentere, at de operationer, som udføres med luftfartøjer af typen Challenger CL601 med registreringsnummer TR-AAG og af typen HS-125-800 med registreringsnummer ZS-AFG, opfylder de relevante standarder, hvilket det fik lejlighed til den 1. juli 2009. Kommissionen tog til efterretning, at dette luftfartsselskab har gjort yderligere mærkbare fremskridt i henseende til sin plan for afhjælpende foranstaltninger med henblik på at opfylde de internationale standarder. Kommissionen tog også til efterretning, at SN2AG var genstand for en audit med henblik på en fornyet certificering af Gabons kompetente myndigheder i februar 2009, og at luftfartsselskabet fik udstedt et nyt AOC i februar 2009.

(64) Den 1. juli 2009 redegjorde Gabons kompetente myndigheder (ANAC) også over for Udvalget for Luftfartssikkerhed for de fremskridt, der er gjort med hensyn til at forbedre deres struktur og personaleressourcer, og erklærede, at de nu råder over tilstrækkelige kvalificerede ressourcer til at sikre tilsynet med dette luftfartsselskabs operationer og vedligeholdelse i overensstemmelse med ICAO's bestemmelser. Dette er bekræftet af ICAO's eksperter, som bistår Gabon med deres tilsyn indtil marts 2010.

(65) Derfor vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at SN2AG opfylder de relevante sikkerhedsstandarder for flyvninger, der opereres med luftfartøjet af typen Challenger CL601 med registreringsnummer TR-AAG og luftfartøjet af typen HS-125-800 med registreringsnummer ZS-AFG. Dermed bør resten af SN2AG's flåde være pålagt driftsmæssige begrænsninger, og luftfartsselskabet bør flyttes fra bilag A til bilag B.

Egypt Air

(66) Der foreligger oplysninger om talrige sikkerhedsmangler hos Egypt Air, der er certificeret i Egypten. Disse mangler er påpeget i forbindelse med 75 inspektioner, der er udført siden januar 2008, hovedsagelig af Frankrig, Italien, Nederlandene, Spanien, Tyskland og Østrig samt andre ECAC-stater ved rampeinspektioner i SAFA-programmets regi. Den gentagne forekomst af disse konstateringer (i alt 240 konstateringer — heraf 91 i kategori 2 og 69 i kategori 3) rejser tvivl om, hvorvidt sikkerhedsmanglerne er systemiske.

(67) Under henvisning til SAFA-rapporterne indledte Kommissionen den 25. maj 2009 en formel konsultation med Egyptens kompetente myndigheder (ECAA) og gav udtryk for alvorlige betænkeligheder angående sikkerheden i forbindelse med dette luftfartsselskabs operationer og opfordrede i medfør af artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005 indtrængende luftfartsselskabet og dettes kompetente myndigheder til at træffe foranstaltninger med henblik på at afhjælpe de afslørede sikkerhedsmangler på tilfredsstillende vis.

(68) Luftfartsselskabet forelagde omfangsrig dokumentation den 10., 16., 17., 19. og 26. juni 2009. De forelagte dokumenter omhandlede allerede trufne eller planlagte afhjælpende foranstaltninger efter rampeinspektioner samt en årsagsanalyse med henblik på at tilvejebringe langsigtede løsninger. Luftfartsselskabet anmodede om at give Udvalget for Luftfartssikkerhed en mundtlig redegørelse, og denne fandt sted den 30. juni 2009.

(69) I lyset af de vedholdende alvorlige konstateringer på områderne fortsat luftdygtighed, vedligeholdelse, operationer og sikkerhed for gods om bord anmoder Kommissionen Egyptens kompetente myndigheder om at sende månedlige rapporter om verifikation af gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger sammen med eventuelle andre rapporter over audits, som disse myndigheder udfører for Egypt Airs vedkommende. Kommissionen bør også modtage en rapport over den afsluttende audit, som udføres af Egyptens kompetente myndigheder ved udløbet af denne periode, og resultaterne heraf vil blive meddelt Kommissionen sammen med denne myndigheds anbefalinger.

(70) Luftfartsselskabet og Egyptens kompetente myndigheder accepterede et besøg fra Fællesskabets eksperter med henblik på at verificere gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger. Kommissionen opfordrede indtrængende luftfartsselskabet til snarest muligt at nå frem til varige løsninger af de forskellige konstateringer, for i modsat fald vil der skulle træffes passende foranstaltninger. På dette grundlag vurderes det, at luftfartsselskabet ikke på nuværende tidspunkt bør optages i bilag A.

(71) Medlemsstaterne skal sikre, at antallet af inspektioner af Egypt Air vil blive forøget for at skabe et grundlag for en fornyet vurdering af denne sag på det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, som skal finde sted i november 2009.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

(72) Den Russiske Føderations kompetente myndigheder oplyste den 11. juni 2009 Kommissionen om, at de ændrede deres afgørelse af 25. april 2008, hvor de på AOC udelukkede 13 russiske luftfartøjer fra at operere i Fællesskabet, da luftfartøjerne på daværende tidspunkt ikke var udstyret til at udføre internationale flyvninger efter ICAO's standarder, idet de bl.a. manglede det påkrævede TAWS/E-GPWS-udstyr. Visse luftfartøjer, som blev udelukket ved afgørelsen af 25. april 2008, er siden blevet udstyret på passende vis med henblik på at udføre internationale flyvninger. Derudover er disse luftfartsselskabers AOC og driftsspecifikationer ændret for at tage højde for disse ændringer.

(73) Ifølge den nye afgørelse udelukkes følgende luftfartøjer fra at operere til, i eller fra Fællesskabet:

a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 og RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 og RA-47360; AN-26: RA-26660.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.

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

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 og RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: Dette luftfartsselskabs AOC er tilbagekaldt. For så vidt angår de følgende 2 luftfartøjer af typen TU-154M, der tidligere blev opereret af Krasnoyarsky Airlines, opereres RA-85682 på nuværende tidspunkt af et andet luftfartsselskab, der er certificeret i Den Russiske Føderation, og luftfartøjet RA-85683 opereres ikke på nuværende tidspunkt.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 og RA-42541.

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

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 og RA-85690.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374 og RA-42433; alle Tupolev TU-134A herunder: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 og RA-65973. alle Antonov AN-24RV herunder: RA-46625 og RA-47818; luftfartøjerne af typen AN24RV med registreringsnummer RA-46625 og RA-47818 opereres på nuværende tidspunkt af et andet russisk luftfartsselskab.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 og RA-85508.

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 og RA-85820. alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, og RA-65977; luftfartøjet RA_65143 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; alle (1) TU-134B: RA-65726; alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 og RA-88280; alle helikoptere Mil-26: (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mil-10: (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mil-8 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere AS-355 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere BO-105 (registreringsnummer ukendt); luftfartøjet af typen AN-24B RA-46388; luftfartøjer af typen AN-24B (RA-46267 og RA-47289) og luftfartøjer af typen AN-24RV (RA-46509, RA-46519 og RA-47800) opereres af et andet russisk luftfartsselskab.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65979; TU-214: RA-64504 og RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 og RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 og RA-88200.

(74) Sådanne luftfartøjer blev ikke udpeget for luftfartsselskaberne Red Wings (tidligere Airlines 400 JSC).

(75) Den Russiske Føderations kompetente myndigheder oplyste også Kommissionen om, at luftfartsselskabet Aeroflot-Nords AOC var blevet begrænset den 3. juni 2009, så selskabet udelukkes fra at operere til Fællesskabet.

(76) Den Russiske Føderations kompetente myndigheder og Kommissionen er fortsat fast besluttet på at videreføre deres tætte samarbejde og udveksle alle nødvendige oplysninger om deres luftfartsselskabers sikkerhed. Medlemsstaterne vil systematisk kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for disse luftfartsselskabers luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008.

Yemenia Yemen Airways

(77) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) oplyste Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at det suspenderede vedligeholdelsesorganisationsgodkendelsen EASA.145.0177, som er udstedt til Yemenia Yemen Airways, der er certificeret i Yemen, på grund af uløste sikkerhedsmangler. Derudover oplyste Frankrigs kompetente myndigheder Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at de efterfølgende suspenderede luftdygtighedsbeviset for luftfartøjerne af typen Airbus A-310, som er registeret i Frankrig (F-OHPR og F-OHPS), og som opereres af luftfartsselskabet.

(78) Kommissionen noterer sig den manglende overholdelse af gældende EU-bestemmelser og besluttede den 1. juli 2009 under henvisning til dødsulykken, som ramte Yemenia Yemen Airways flight 626 den 30. juni, at iværksætte formelle konsultationer med Yemenia Yemen Airways i medfør af artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005 og med Yemens kompetente myndigheder i medfør af artikel 3 i forordning (EF) nr. 473/2006 for at vurdere det førnævnte luftfartsselskabs opfyldelse af ICAO's gældende standarder for operationer og vedligeholdelse, og Kommissionen forbeholder sig ret til om nødvendigt at træffe hastende foranstaltninger.

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

(79) 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 8. april 2009, 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.

(80) 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 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 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 13. juli 2009.

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Næstformand

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
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
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraine
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kongeriget Cambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ukendt	VRB	Republikken Rwanda
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, undtagen TAAG Angola Airlines, herunder:			Republikken Angola
AEROJET	015	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	004	Ukendt	Republikken Angola
AIR GEMINI	002	Ukendt	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	003	Ukendt	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	Republikken Angola
ALADA	005	Ukendt	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukendt	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	Ukendt	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola
HELIMALONGO	011	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
PHA	019	Ukendt	Republikken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Ukendt	Republikken Angola
SAL	013	Ukendt	Republikken Angola

[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
SERVISAIR	018	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	014/	Ukendt	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	Ikke oplyst	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Ukendt	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	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
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)

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 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)
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)

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
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)	Ministers 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)
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)

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
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, undtagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, and Ekspres Transportasi Antarbenua, herunder:			Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Ukendt	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ukendt	Republikken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ukendt	Republikken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Ukendt	Republikken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukendt	Republikken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Ukendt	Republikken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republikken Indonesien
EASTINDO	135-038	Ukendt	Republikken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Republikken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Ukendt	Republikken Indonesien
KAL STAR	121-037	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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ukendt	Republikken Indonesien
MEGANTARA	121-025	Ukendt	Republikken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukendt	Republikken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Ukendt	Republikken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republikken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukendt	Republikken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukendt	Republikken Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republikken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republikken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Ukendt	Republikken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ukendt	Republikken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Ukendt	Republikken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republikken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republikken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ukendt	Republikken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ukendt	Republikken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesien
UNINDO	135-040	Ukendt	Republikken Indonesien

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
AERO AIR COMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AEROPRAKT KZ	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AEROTOUR KZ	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
AIR DIVISION OF EKA	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AIR FLAMINGO	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ALMATY AVIATION	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ARKHABAY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republikken Kasakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republikken Kasakhstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republikken Kasakhstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republikken Kasakhstan
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Republikken Kasakhstan
BERKUT KZ	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republikken Kasakhstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republikken Kasakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republikken Kasakhstan
EOL AIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	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
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Republikken Kasakhstan
FENIX	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republikken Kasakhstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republikken Kasakhstan
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republikken Kasakhstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republikken Kasakhstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republikken Kasakhstan
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAIRWEST	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
KAZAVIA	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Republikken Kasakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republikken Kasakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republikken Kasakhstan
NAVIGATOR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
OLIMP AIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Republikken Kasakhstan
SALEM AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
SAMAL AIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republikken Kasakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Ukendt	Republikken Kasakhstan
SEMEYAVIA	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republikken Kasakhstan
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republikken Kasakhstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republikken Kasakhstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	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
SKYSERVICE	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
TAHMID AIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
TULPAR AVIA SERVICE	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
TYAN SHAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ZHERSU AVIA	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ZHEZKAZGANAIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Den Kirgisiske Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
DAMES	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
EASTOK AVIA	15	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

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 Gabonesiske Republik, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, 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	Ukendt	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
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
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	Ukendt	Zambia

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)	Luftfartsselskabets 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 ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kasakhstan	Hele flåden, undtagen: 2 luftfar-tøjer af typen B767; 4 luftfartøjer af typen B757; 10 luftfartøjer af typen A319/320/321; 5 luftfartøjer af typen Fokker 50	Hele flåden, undtagen: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Kongeriget Nederlandene)
AIR BANGLA-DESH	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 [3]	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 Gabonesiske Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Challenger; CL601 1 luftfartøj af typen HS-125-800	Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG	Den Gabonesiske Republik; Den Sydafrikanske Republik
TAAG ANGOLA AIRLINES [4]	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 3 luftfartøjer af typen B-777	Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Republikken Angola

[1] Afrijet må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.
[2] Air Astana må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.
[3] Gabon Airlines må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.
[4] TAAG Angola Airlines må kun beflyve Portugal og kun med de specifikke luftfartøjer og på de betingelser, der er fastsat i denne forordnings 58. og 59. betragtning.

[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.