KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 659/2013

af 10. juli 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 af 22. marts 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 (i det følgende benævnt "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. Fællesskabslisten bør ajourføres på dette grundlag.

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

(5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget ajourføringer fra Kommissionen om igangværende høringer 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 Curaçao & St Maarten, Republikken Guinea, Indien, Iran, Kasakhstan, Kirgisistan, Mozambique og Nepal. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget ajourføringer fra Kommissionen om tekniske samråd med Den Russiske Føderation og om overvågning af Bolivia, Tadsjikistan og Turkmenistan.

(6) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analysen af auditrapporterne fra Organisationen for International Civil Luftfart (i det følgende benævnt "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 sikkerhedstilsynsordning. Ud over Kommissionens drøftelser i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005 vil prioriteringen af rampeinspektioner åbne 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 analyser af rampeinspektioner, der er udført som led i SAFA-programmet i henhold til 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 [5].

(8) Udvalget for Luftfartssikkerhed har også hørt redegørelser fra EASA om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i stater, som berøres af foranstaltninger eller overvågning i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005. Udvalget er blevet underrettet om 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 blev opfordret til at reagere på disse anmodninger på et bilateralt grundlag og koordinere med Kommissionen og EASA. Ved denne lejlighed understregede 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.

[1] EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.
[2] EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76.
[3] EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14.
[4] EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.
[5] EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1.

Den Europæiske Unions luftfartsselskaber

(9) På baggrund af EASA's analyse af resultater af SAFA-rampeinspektioner for luftfartøjer fra visse EU-luftfartsselskaber og af standardiseringsinspektioner udført af EASA og specifikke inspektioner og audit, som er udført af deres nationale luftfartsmyndigheder, har nogle medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Grækenland har tilbagekaldt driftstilladelsen (AOC) for Sky Wings den 1. december 2012, og Spanien har tilbagekaldt AOC for Mint Lineas Aereas den 10. april 2013.

(10) Herudover har Sverige underrettet Udvalget om sine betænkeligheder vedrørende et luftfartsselskab, AS Avies, som er certificeret i Estland, og som havde to alvorlige hændelser i Sverige i 2013, nemlig en afvigelse fra start/landingsbane i februar og et midlertidigt tab af strøm på begge motorer under stigning i maj. Estlands kompetente myndigheder oplyste Udvalget om, at der er truffet en række foranstaltninger, herunder øget overvågning, hvilket kræver at luftfartsselskabet skal udarbejde en plan for afhjælpende foranstaltninger, og udpegelsen af en sikkerhedsansvarlig og teknisk/økonomisk ansvarlig overvåges.

Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo

(11) Luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo, har været opført i bilag A siden marts 2006 ([1]). Efter et nyligt initiativ, som de kompetente myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (ANAC) har iværksat til at genetablere aktive høringer med Kommissionen og EASA, har de fremlagt den nødvendige dokumentation, der giver mulighed for en omfattende opdatering af de i bilag A opførte luftfartsselskaber.

(12) De kompetente myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo har ved brev af 12. juni 2013 meddelt Kommissionen, at luftfartsselskaberne Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines og Waltair Aviation har fået en licens. Men da de kompetente myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo ikke har forelagt dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at luftfartsselskaberne på den ajourførte liste ligeledes bør optages i bilag A.

(13) De kompetente myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo har også oplyst ved brev af 12. juni 2013, at luftfartsselskaberne Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter og Zaabu International, som tidligere var opført i bilag A, ikke er i besiddelse af en licens. Det vurderes derfor, at disse luftfartsselskaber bør udgå af bilag A.

(14) De kompetente myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo har også forklaret, at ifølge landets rammelovgivning kræver lufttransportoperationer både en licens og en driftstilladelse til at udføre den pågældende type operationer, og at ingen af de nuværende selskaber indtil videre opfylder begge krav. ICAO-certificeringsprocessen i fem trin er i april 2013 påbegyndt for 5 luftfartsselskaber ((Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB og Kinavia) og ventes at være afsluttet ved udgangen af september 2013. Ved afslutningen af denne certificeringsproces vil ANAC forelægge en liste over alle luftfartsselskaber, som er behørigt certificeret og i besiddelse af et gyldigt AOC.

(15) Kommissionen noterede sig ANAC's engagement, herunder navnlig fra transportministerens side, og tilskynder myndighederne til at videreføre deres indsats med henblik på at etablere en tilsynsordning for den civile luftfart, der er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, samtidig med at de fortsat engagerer sig i den nyligt genetablerede dialog.

Luftfartsselskaber fra Republikken Guinea

(16) Formelle konsultationer blev indledt med de kompetente myndigheder i Republikken Guinea i december 2012 efter de sikkerhedsmæssige konstateringer, som ICAO fremhævede i sin audit, der blev gennemført i april 2012, og som gav anledning til en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed med hensyn til certificering af luftfartsselskaber.

(17) Som følge af forelæggelsen af en plan for afhjælpende foranstaltninger og dens efterfølgende godkendelse og validering af ICAO, meddelte ICAO den 29. maj 2013, at det havde fjernet den sikkerhedsmæssige betænkelighed.

(18) Et konsultationsmøde mellem Kommissionen med bistand fra EASA og de kompetente myndigheder i Republikken Guinea fandt sted i Bruxelles i januar 2013. Under dette møde gav de kompetente myndigheder i Republikken Guinea en omfattende orientering om den seneste udvikling vedrørende status for gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, som blev indgivet til ICAO i december 2012.

(19) Ifølge de kompetente myndigheder i Republikken Guinea er der iværksat en fornyet certificering af luftfartsselskaberne Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée og Konair. Ingen af dem flyver i EU's luftrum. Myndighederne har også oplyst, at de har suspenderet AOC for luftfartsselskaberne GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines og Sky Star Air.

([1]) Betragtning 60-64 i forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006, EUT L 84 af 23.3.2006, s. 18.

(20) De kompetente myndigheder i Republikken Guinea gav tilsagn om at holde Kommissionen underrettet om enhver væsentlig ændring i gennemførelsen af ICAO's standarder, så der gives mulighed for en regelmæssig overvågning af situationen.

(21) Hvis nogen som helst relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbar sikkerhedsrisiko 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 Indonesien

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

(23) Efter en videokonference mellem Kommissionen, EASA og DGCA den 18. oktober 2012 har DGCA fortsat arbejdet med at forbedre den indonesiske tilsynsordning for luftfartssikkerhed og med at afhjælpe de konstateringer, som blev fremsat af den amerikanske Federal Aviation Administration (FAA) under det tekniske kontrolbesøg, der fandt sted i september 2012. Efter den officielle offentliggørelse af FAA-rapporten havde DGCA et møde med FAA, hvor man blev enig om en plan for afhjælpende foranstaltninger.

(24) I april 2013 forelagde DGCA Kommissionen en detaljeret kopi af planen for afhjælpende foranstaltninger, som anførte de nåede fremskridt, og oplyste, at der var oprettet et inspektøruddannelsessystem, der var foretaget revisioner af reglerne om flysikkerhed, forskrifterne for kontrolpersonale var blevet godkendt for Extended Range Twin Operations (ETOPS) og Performance Based Navigation/Required Navigation Performance (PBN/RNP), og der var udarbejdet et udkast til forskrifter for All Weather Operations (AWOPS).

(25) DGCA bekræftede, at certificering af Citilink Indonesia's luftfartøjer, ruter, stationsfaciliteter, groundhandling, vedligeholdelse, manualer og besætninger administrativt stadig forvaltes af Garuda Indonesia.

(26) DGCA fremlagde også ajourførte oplysninger om visse luftfartsselskaber, som er underlagt deres tilsyn. DGCA oplyste, at to nye luftfartsselskaber har fået udstedt AOC, nemlig Martabuana Abadion den 18. oktober 2012 og Komala Indonesia den 8. januar 2013, og at Intan Angkasa Air Services var blevet gencertificeret. Men da DGCA ikke forelagde dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber bør optages i bilag A.

(27) Herudover havde DGCA oplyst, at AOC for Sebang Merauke Air Charter var blevet midlertidigt suspenderet fra den 18. september 2012.

(28) DGCA oplyste endvidere og dokumenterede, at Metro Batavia's AOC var tilbagekaldt den 14. februar 2013. Følgelig bør Metro Batavia slettes fra bilag A.

(29) Den 25. juni 2013 gav DGCA en redegørelse i Udvalget for Luftfartssikkerhed. Foruden at forelægge Udvalget de oplysninger, som blev givet til Kommissionen i april 2013, bekræftede DGCA, at enhver indehaver af et AOC, som ønsker at udvide sin flyflåde, skal have godkendelse heraf fra DGCA, og at man ved flere lejligheder havde afvist at give tilladelse. DGCA havde dog ikke grebet ind over for Lion Air's udvidelsesplaner, da de anså selskabet for at have tilstrækkelige ressourcer og kontroller. For så vidt angår havariet med en Lion Air Boeing B737-800 den 13. april 2013, oplyste DGCA, at den foreløbige havarirapport var offentliggjort. Rapporten indeholdt tre henstillinger om nedstigning under minima, handing over control-procedurer og den dermed forbundne uddannelse. DGCA redegjorde nærmere for de foranstaltninger, der er truffet med henblik på at afhjælpe problemerne i forbindelse med havariet, herunder en gennemgang af Lion Air og at sikre, at luftfartsselskabet havde truffet afhjælpende foranstaltninger som følge af den foreløbige rapport.

(30) Lion Air deltog i høringen og besvarede spørgsmål fra Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed. Lion Air oplyste, at selskabet havde opnået tilstrækkelige ressourcer til at forvalte den fortsatte ekspansion af deres flåde, men accepterede minimumslicenskravene for både kaptajn og andenpilot for besætninger til deres luftfartøjer og ikke krævede yderligere erfaring. Om ulykken erklærede selskabet, at det var i færd med at gennemføre den foreløbige havarirapports henstillinger, men afventer den endelige rapport med henblik på at identificere de tilgrundliggende årsager. Lion Air oplyste, at selskabet gør en indsat for at fremme sikkerhed og anvender data fra deres flyveoperationskvalitetssikring (FOQA) til at identificere farer. Selskabet erklærede, at det endnu ikke har opnået den internationale luftfartssammenslutnings (IATA) registrering under programmet for granskning af flysikkerheden (Operational Safety Audit, IOSA).

(31) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig de solide fremskridt, som DGCA har gjort, og planen om at opfordre FAA til at gennemføre en IASA-audit i august 2013. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed opmuntrer fortsat DGCA til at gøre en indsats for at nå deres mål om oprettelse af et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med ICAO's standarder.

(32) Hvad angår Lion Air, har Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed med bekymring bidt mærke i den ringe erfaring, som de piloter har, der rekrutteres og anvendes af luftfartsselskabet, og svarene på spørgsmål om sikkerhedsledelsen af luftfartsselskabet og vil derfor fortsat nøje overvåge sikkerhedsforholdene hos dette luftfartsselskab.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

(33) Drøftelserne med Kasakhstans kompetente myndigheder videreføres med henblik på at overvåge disse myndigheders fremskridt med hensyn til at sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(34) I overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1146/2012 har Air Astana gentagne gange informeret om selskabets sikkerhedspræstationer og ændringer af flåden i breve til Kommissionen af 23. november 2012, 30. januar 2013, 14. marts 2013, 29. marts 2013 og 13. maj 2013. Selskabet har også fremlagt en kopi af sit nye AOC og nye driftsspecifikationer, som er udstedt den 22. april 2013. Som følge af flådens udvikling optræder Fokker 50-luftfartøjer ikke længere i driftsspecifikationerne. Bilag B til denne forordning bør ændres i overensstemmelse hermed.

(35) Den 12. juni 2013 afholdt Kommissionen bistået af EASA tekniske drøftelser med Kasakhstans kompetente myndigheder og en repræsentant for Air Astana. På mødet oplyste Kasakhstans kompetente myndigheder, at de havde gjort fremskridt med en ambitiøs reform af landets luftfartssektor, som sigter mod at tilpasse den kasakhiske luftfartslovgivning og de forskriftsmæssige rammer til de internationale sikkerhedsstandarder.

(36) På mødet fremlagde Air Astana supplerende oplysninger om flådeudviklingen i perioden 2012-2014. Air Astana oplyste navnlig, at adskillige luftfartøjer var blevet udfaset, og at nye fly er ved at blive indfaset inden for de eksisterende Boeing B767-, B757- og Airbus A320-serier, som er nævnt i denne forordnings bilag B. Alle nyerhvervede luftfartøjer registreres i Aruba. Både myndighederne i Kasakhstan og Air Astana har forpligtet sig til at underrette Kommissionen, så snart et nyt fly anføres i Air Astana's AOC.

(37) Herudover bekræftede medlemsstaterne og EASA, at der ikke var konstateret nogen specifikke fejl/mangler i forbindelse med Air Astana ved rampeinspektioner i EU-lufthavne inden for rammerne af SAFA-programmet.

(38) Medlemsstaterne vil kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for Air Astanas luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012. 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.

(39) Kommissionen støtter fortsat den ambitiøse reform af det civile luftfartssystem, som Kasakhstans myndigheder har iværksat, og tilskynder myndighederne til at videreføre deres indsats med henblik på at etablere en tilsynsordning for den civile luftfart, der er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. Med dette mål for øje opmuntrer Kommissionen myndighederne til at fortsætte med gennemførelsen af den afhjælpende handlingsplan, der er aftalt med ICAO, og til primært at fokusere på de to udestående betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder og gencertificeringen af alle selskaber, som de er ansvarlige for. Når disse sikkerhedsmæssige betænkeligheder er lukket over for ICAO, og når den faktiske gennemførelse af ICAO-standarder er tilstrækkeligt dokumenteret, vil Kommissionen være rede til, med bistand fra EASA og med medlemsstaternes hjælp, at gennemføre et sikkerhedskontrolbesøg på stedet for at bekræfte de opnåede fremskridt og forberede en gennemgang af sagen i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

Luftfartsselskaber fra Den Kirgisiske Republik

(40) Kommissionen fortsætter konsultationerne med Kirgisistans kompetente myndigheder med henblik på at løse de sikkerhedsproblemer, som har ført til driftsmæssige begrænsninger for alle kirgisiske luftfartsselskaber, herunder den kirgisiske stats tilsyn med sikkerheden inden for områderne luftfartøjsoperationer og vedligeholdelse. Kommissionen søger navnlig at sikre, at der sker fremskridt med hensyn til nogle af resultaterne af ICAO's USOAP-audit i 2009, som har en potentiel indvirkning på sikkerheden i den internationale luftfart.

(41) Den 23. maj 2013 afholdt Kommissionen bistået af EASA tekniske drøftelser med Kirgisistans kompetente myndigheder med henblik på at identificere mulige luftfartsselskaber, hvis certificering og tilsyn ville opfylde de internationale sikkerhedsstandarder, og for hvilke en gradvis lempelse af restriktionerne kan overvejes. I denne forbindelse indvilligede de kirgisiske kompetente myndigheder i at samarbejde om at give oplysninger, der kan være nyttige for at gøre fremskridt. Repræsentanterne for Kirgisistan blev også enige om at fremsende ajourførte oplysninger om de afhjælpende foranstaltninger, der skal løse de udestående ICAO-konstateringer, der vil give mulighed for en fornyet gennemgang af sagen.

(42) Under mødet bekræftede de kirgisiske myndigheder, at Sky Bishkek havde fået udstedt AOC den 8. november 2012. Men da de kirgisiske kompetente myndigheder ikke har forelagt dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med luftfartsselskabet varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at luftfartsselskabet Sky Bishkek bør optages i bilag A.

(43) Udvalget for Luftfartssikkerhed opfordrer Kirgisistans kompetente myndigheder til at fremskynde gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, som er aftalt med ICAO og til at gøre alt for, at sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kirgisistan, er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(44) Når disse sikkerhedsmæssige betænkeligheder er lukket over for ICAO, og når den faktiske gennemførelse af ICAO-standarder er tilstrækkeligt dokumenteret, vil Kommissionen være 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 de internationale standarder, og forberede en gennemgang af sagen i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

Luftfartsselskaber fra Libyen

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

(46) Den 25. april 2013 fremlagde LYCAA en rapport om den fornyede certificering af luftfartsselskabet Libyan Airlines. Rapporten beskriver proceduren i fem trin i overensstemmelse med ICAO's henstillinger, men der blev ikke fremlagt nogen detaljerede oplysninger om de tilknyttede inspektionsaktiviteter. Kommissionen indhentede yderligere oplysninger, og den 29. april 2013 forelagde LYCAA et resumé af konstateringerne, samt de foranstaltninger, der er truffet af Libyan Airlines for at lukke konstateringerne inden for de inspicerede områder.

(47) Den 4. juni 2013 skrev LYCAA til Kommissionen og oplyste, at Libyan Airlines i øjeblikket ikke er klar til at blive taget i betragtning til ophævelse af restriktioner, idet der er sket en ændring i forvaltningen af luftfartsselskabet, og der er derfor et behov for at vurdere konsekvenserne af disse ændringer for luftfartsselskabets driftssikkerhed.

(48) Den 26. juni 2013 hørte Udvalget for Luftfartssikkerhed redegørelser fra LYCAA. LYCAA redegjorde over for Udvalget for de foranstaltninger, der er iværksat indtil nu, og de fremskridt, der er gjort med den fornyet certificering af Libyan Airlines. De forklarede, at de ikke var i stand til at anbefale, at noget libysk luftfartsselskab fritages fra de nuværende begrænsninger. LYCAA angav frister for, hvornår de mente luftfartsselskaberne ville afslutte certificeringsprocessen. LYCAA oplyste, at havarirapporten vedrørende Afiqiyah Airways Airbus A330-havariet var offentliggjort, og at LYCAA var i drøftelser med ICAO og en række nationale luftfartsmyndigheder om at yde yderligere teknisk bistand.

(49) LYCAA bekræftede udtrykkeligt til Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, at de ville beholde de nuværende begrænsninger for alle luftfartsselskaber, indtil proceduren i frem trin for fornyet certificering er afsluttet, og alle væsentlige konstateringer lukket, og først herefter og efter aftale med Kommissionen og efter en høring i Udvalget for Luftfartssikkerhed vil de enkelte luftfartsselskaber kunne få tilladelse til at genoptage kommercielle flyvninger til EU.

(50) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed gentog, at LYCAA for hvert luftfartsselskab, som gencertificeres, skal forelægge Kommissionen detaljerede oplysninger om gencertificeringsprocessen og mødes med Kommissionen og medlemsstaterne for i detaljer at drøfte relevante audit, fejl/mangler, iværksatte afhjælpende foranstaltninger og afslutningsforanstaltninger, sammen med nærmere oplysninger om planerne for det kontinuerligt tilsyn, inden der træffes nogen aftale om at lempe restriktionerne. Hvis disse oplysninger ikke godtgør over for Kommissionen og medlemsstaterne, at gencertificeringsprocessen faktisk er afsluttet, og at der er etableret et bæredygtigt løbende tilsyn i overensstemmelse med ICAO's standarder, vil Kommissionen være nødt til at træffe foranstaltninger for at forhindre luftfartsselskaberne i at flyve til EU, Norge, Schweiz og Island.

Air Madagascar

(51) Luftfartsselskabet Air Madagascar er underlagt driftsrestriktioner og opført i bilag B i medfør af forordning (EU) nr. 390/2011. Den 24. maj 2013 anmodede luftfartsselskabet Air Madagascar om at tilføje luftfartøjer af typen B-737 med registreringsmærke 5R-MFL til listen over luftfartøjer af typen B-737, der allerede er nævnt i bilag B.

(52) Air Madagascar erklærede og forelagde dokumentation for, at sikkerhedsresultaterne for selskabets flåde er forbedret. De kompetente myndigheder i Madagaskar (ACM) erklærede, at de, for så vidt angår operationer, der gennemføres med luftfartøjer af typen B-737, er tilfredse med den nuværende overholdelsesgrad, der er demonstreret af Air Madagascar med hensyn til ICAO-krav. Medlemsstaterne og EASA bekræftede, at der ikke var konstateret nogen specifikke fejl/mangler ved rampeinspektioner i EU-lufthavne inden for rammerne af SAFA-programmet.

(53) Under hensyntagen til sikkerhedsresultaterne for Air Madagascar's flyveoperationer med luftfartøjet af typen Boeing B-737 og i overensstemmelse med de fælles kriterier, mener Kommissionen efter udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed, at luftfartøjet af typen Boeing B-737 med registreringsmærke 5R-MFL bør have tilladelse til at flyve til EU. Bilag B bør derfor ændres for at tillade flyveoperationer med luftfartøjet af typen Boeing B-737 med registreringsmærke 5R-MFL.

(54) Medlemsstaterne fortsætter med at kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for Air Madagascar's luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Mauretanien

(55) Alle luftfartøjer, der er certificeret i Mauretanien, blev fjernet fra bilag A i december 2012 ([1]) på baggrund af en række faktorer: De vigtige fremskridt, som Mauretaniens kompetente myndigheder (ANAC) har berettet om med hensyn til afhjælpningen af de mangler, som ICAO påpegede om overholdelse af internationale standarder, afhjælpning af de mangler, der blev påpeget i den første certificering af luftfartsselskabet Mauritania Airlines International (MAI), en bekræftelse af, at MAI vil genoptage flyvninger til EU, men kun til Las Palmas de Gran Canaria, Spanien, efter februar 2013, og Kommissionens tilsagn om gennemføre et sikkerhedskontrolbesøg på stedet med sigte på at bekræfte den tilfredsstillende gennemførelse af de foranstaltninger, der er blevet indrapporteret af ANAC og MAI.

(56) Kommissionen gennemførte et sikkerhedskontrolbesøg på stedet i Mauretanien mellem den 14. og 18. april 2013, med bistand fra EASA og teknisk støtte fra medlemsstaterne.

(57) Under besøget forelagde ANAC kontrolbesøgsholdet dokumentation for sit stærke engagement og sin kapacitet til at opfylde ICAO's sikkerhedsstandarder på luftfartsområdet og påtage sig ansvaret for certificering og overvågning af luftfartsselskaber, som den er ansvarlig for, på en bæredygtig måde. Kontrolbesøgsholdet fandt navnlig, at ANAC viste, at der var gjort fremskridt med gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, som skal sørge for overholdelsen af ICAO's standarder, at ANAC har det fornødne kvalificerede personale, administrative bestemmelser og procedurer og forvalter og gennemfører en omfattende og hensigtsmæssig overvågningsplan samt at der er etableret et system, der tager sigte på at afhjælpe konstaterede sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Disse konklusioner er nået under hensyntagen til den nuværende begrænsede størrelse og det lave aktivitetsniveau i luftfartsindustrien i Mauretanien og den nylige omstrukturering af ANAC.

(58) MAI blev også besøgt af kontrolbesøgsholdet, som konstaterede selskabets evne til at opfylde ICAO's sikkerhedsstandarder på luftfartsområdet vedrørende flyveoperationer, herunder navnlig hvad angår luftdygtighed, kvalifikationer og uddannelse, manualer og sikkerhedsprocedurer og identifikation og løsning af sikkerhedsproblemer, som konstateres under interne og eksterne kontroller, f.eks. i forbindelse med de overvågningsaktiviteter, der udføres af ANAC.

([1]) Betragtning 71 til 81 i forordning (EU) nr. 1146/2012, EUT L 333 af 5.12.2012, s. 7.

(59) Kontrolbesøgsholdet konstaterede dog også, at ANAC og MAI skulle fortsætte den effektive gennemførelse af visse internationale krav, navnlig vedrørende specifik og gentagen uddannelse af teknisk personale, tilpasning og ajourføring af manualer, procedurer og checklister, systematisk overvågning og dokumentation af alle løbende tilsynsaktiviteter og mere system i indberetning af hændelser og i analysen. MAI bør også gennemføre sit sikkerhedsledelsessystem (SMS), og analyse af flyvedata.

(60) ANAC og MAI blev hørt af Udvalget om Luftfartssikkerhed den 26. juni 2013. Ved dette møde redegjorde ANAC og MAI nærmere for de fremskridt, der er gjort med at omsætte de henstillinger, der blev givet under kontrolbesøget. ANAC berettede om opdateringer af deres procedurer, checkliste samt uddannelses- og tilsynsplan og uddannelsesprogram. ANAC fremlagde også beviser for udførelsen af målrettede inspektioner hos MAI og for en bred oplysningskampagne om indberetning af hændelser, foruden at berette om øget adgang til de tekniske oplysninger fra producenter af motorer. ANAC forklarede, at der blev holdt strengt opsyn med MAI, også i form af en lang række rampeinspektioner, og at der træffes resolutte håndhævelsesforanstaltninger, når det er nødvendigt.

(61) MAI meddelte, at flyvningerne til Las Palmas de Gran Canaria blev indledt den 8. maj 2013, og at MAI også havde udarbejdet en handlingsplan med henblik på at omsætte alle kontrolbesøgsholdets henstillinger. De fleste tiltag i planen var afsluttet, herunder bl.a. ajourføring af manualer, nye procedurer og udpegelse af kvalitets- og sikkerhedsstyringsansvarlige. MAI erkendte, at gennemførelsen af sikkerhedsledelsessystemet har gjort fremskridt, men ikke er fuldt operationelt.

(62) De to første rampeinspektioner, som Spanien har foretaget af MAI-luftfartøjer, den 8. og 22. maj 2013 opviste en række konstateringer, hovedsagelig i forbindelse med vedligeholdelse, men deres antal og grovheden faldt i en tredje rampeinspektion den 12. juni. Spanien har bekræftet, at MAI havde afgivet oplysninger med henblik på afslutning af udestående konstateringer, som stadig var under vurdering af Spanien.

(63) Udvalget for Luftfartssikkerhed ser med tilfredshed de forbedringer, der er gennemført af ANAC og MAI for så vidt angår gennemførelsen af internationale sikkerhedsstandarder og opfordrede dem til at fortsætte forbedringerne med den samme beslutsomhed. ANAC og MAI blev opfordret til at fremlægge regelmæssige rapporter for Kommissionen, dog mindst to gange om året, om deres fremskridt med gennemførelsen af ICAO's krav og med at håndtere uafsluttede henstillinger, især med hensyn til indberetning af hændelser og analysesystemet

hos ANAC og sikkerhedsledelsessystemet og flyvedata-analyse hos MAI. ANAC forpligtede sig til at underrette Kommissionen om nye kommercielle luftfartsselskaber, der certificeres af ANAC.

(64) Medlemsstaterne vil kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for luftfartøjer, som benyttes af luftfartsselskaber, der er certificeret i Mauretanien, i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012.

(65) 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 Mozambique

(66) Mozambiques kompetente myndigheder (Institut for civil luftfart i Mozambique — IACM) og repræsentanter for luftfartsselskabet Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) mødtes med Kommissionen og EASA i Bruxelles, den 31. maj 2013. IACM orienterede grundigt om den aktuelle status for gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, der er indgivet til ICAO. LAM informerede detaljeret om den aktuelle status for brugen af internationale sikkerhedsstandarder i deres struktur og daglige arbejde samt om deres udvidelsesplaner.

(67) Mozambiques kompetente myndigheder gav en detaljeret redegørelse for den interne opbygning og bemandingen af deres organisation og beskrev omfanget og indholdet af deres aktiviteter. De forskellige strømme af tidligere og igangværende aktiviteter sammen med de respektive tidsfrister, blev gennemgået i en større sammenhæng med den plan for afhjælpende foranstaltninger, der er aftalt med ICAO. De fleste af disse foranstaltninger har en gennemførelsesfrist midt i juni 2013. Antallet og omfanget af foranstaltningerne samt de stramme tidsfrister viser myndighedernes engagement, men der skal måske en omlægning til for at gøre gennemførelsen realistisk. Myndighederne lod til at være helt klar over dette og er i færd med at revidere nogle af fristerne i planen for afhjælpende foranstaltninger, og en revideret udgave vil snart blive indgivet til ICAO. De vigtigste områder som der først vil blive rettet op på i 2014 og 2015, vedrører specifikke aspekter i de retlige rammer, resterende organisatoriske spørgsmål i myndighedens interne struktur og luftdygtighedsproblemstillinger. Alle luftfartsselskaber har gennemgået en gencertificeringsprocedure i 5 trin, hvorefter 8 luftfartsselskaber (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) nu er fuldt certificeret, og 5 (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) har fået deres AOC suspenderet.

(68) Repræsentanterne for LAM har givet en detaljeret præsentation af virksomheden, herunder en oversigt over den interne struktur, personalesammensætning og driftsomfang og har beskrevet uddannelsesaktiviteterne samt de forskellige operationelle partnerskaber, som selskabet har indgået. Luftfartsselskabet har udarbejdet strategiske partnerskaber med andre luftfartsselskaber i Portugal, Kenya, Sydafrika, Angola, Zambia og Etiopien (Moçambique Expresso MEX er et 100 %-ejet datterselskab, der fungerer som tilbringerfly (feeder airline)), uddannelsesorganisationer (i Sydafrika og Etiopien) og vedligeholdelsesorganisationer (i Portugal, Brasilien, Sydafrika og Kenya). De interne sikkerhedsledelsessystemer blev beskrevet sammen med den planlagte gennemførelse af de næste faser. Fase I (planlægning og organisation), hvoraf det meste er blevet gennemført frem til 2011 (nogle igangværende aktiviteter vil blive afsluttet i 2014). Fase II (reaktive processer), hvoraf det meste er blevet gennemført mellem 2005 og 2009; 2 processer afsluttes i 2014. De fleste af aktionerne vedrørende fase III (fremsynede og proaktive processer) er i gang og har en fastsat gennemførelsesfrist i 2014-2015, medens 3 af processerne er gennemført i 2009. Det meste af fase IV (operationel flyvesikkerhed og kontinuerlig forbedring) planlægges gennemført i 2014-2015; én proces er afsluttet i 2009.

(69) LAM redegjorde også for selskabets udvidelsesstrategi og planer, herunder nye ruter og udvikling i flåden.

(70) Udvalget for Luftfartssikkerhed ser med tilfredshed de fremskridt, som Mozambiques kompetente myndigheder har berettet om for så vidt angår afhjælpningen af de mangler, som ICAO har konstateret, og opmuntrer dem til at gøre en indsats for at afslutte deres arbejde med gennemføre et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med ICAO's standarder.

Luftfartsselskaber fra Nepal

(71) Ved en ICAO-audit i maj 2009 viste resultaterne, at Nepal reelt ikke overholder størstedelen af de internationale sikkerhedsstandarder. Selv om der ikke blev konstateret væsentlige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, viste audit'en, at Nepals kompetente myndigheder 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, organisationen af den civile luftfart og udstedelse af licenser til personale og uddannelse af personale.

(72) Der har i en periode på to år (august 2010-september 2012) været fem dødelige ulykker i Nepal med luftfartøjer, der er registreret i Nepal, som har involveret et antal EU-borgere. Derudover har der været yderligere tre ulykker i 2013.

(73) Der blev indledt drøftelser med de kompetente myndigheder i Nepal i oktober 2012 på grundlag af sikkerhedsrelaterede mangler konstateret i forbindelse med ICAO's USOAP-audit i maj 2009 og det høje antal dødsulykker over en kort periode. Der er ingen nepalesiske luftfartsselskaber, der flyver i EU.

(74) Som led i drøftelserne har Kommissionen modtaget dokumentation for de nepalesiske myndigheders planlagte og gennemførte tilsyn for årene 2012 og 2013. Gennemgangen af denne dokumentation viste, at der fortsat er nogle sikkerhedsmangler, og at tilsynsaktiviteterne lader til at være utilstrækkelige til at få styr på de konstaterede sikkerhedsrisici.

(75) Kommissionen bistået af EASA afholdt tekniske drøftelser med Nepals kompetente myndigheder (CAAN) i Bruxelles den 30. maj 2013. Under mødet redegjorde CAAN udførligt om situationen og forelagde oplysninger vedrørende styringen af sikkerhedsrisici. Redegørelserne fra de nepalesiske myndigheder indikerede, at tilsynsaktiviteterne var mere omfattende, end det fremgik af den foregående dokumentation fremsendt af Nepal. CAAN fremlagde også oplysninger om opfølgningen af henstillinger fra havariundersøgelsesrapporter og flere sikkerhedsinitiativer. Disse sikkerhedsinitiativer omfattede opstilling af sikkerhedsmålsætninger og -mål. En effektiv gennemførelse af alle sikkerhedsinitiativerne burde føre til et bedre tilsyn og bedre styring af sikkerhedsrisici. Oplysningerne, som CAAN fremlagde på mødet, vil blive kontrolleret ved hjælp af yderligere granskning af dokumentation.

(76) Luftfartsselskabet SITA Air plc Ltd deltog også i den tekniske høring, hvor selskabet fremlagde oplysninger om sine sikkerhedsrelaterede aktiviteter og samspillet med CAAN. Sita Air havde et havari med dødsfald i september 2012 og forklarede, hvad man havde lært af ulykken.

(77) Der er stadig mange udfordringer tilbage for CAAN og luftfartsindustrien i Nepal, herunder faktorer såsom at ansætte og holde tilstrækkeligt og kompetent personale i CAAN og at gennemføre flyveoperationer i et meget krævende bjergrigt miljø. CAAN viste, at der arbejdes på at løse problemerne, og Kommissionen vil derfor fortsat overvåge situationen i Nepal.

(78) ICAO vil udføre et koordinerings- og valideringsbesøg (ICVM) i Nepal i juli 2013, og det forekommer hensigtsmæssigt at afvente resultaterne af denne ICAO-aktivitet, før undersøgelsen af sikkerhedsforholdene i Nepal afsluttes.

(79) Hvis resultaterne af ICAO's audit eller andre sikkerhedsrelevante oplysninger vise, 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 Filippinerne

(80) Drøftelserne med Filippinernes kompetente myndigheder (CAAP) fortsætter med det formål at bekræfte, at de afhjælpende foranstaltninger, som CAAP har iværksat for at løse de sikkerhedsmæssige problemer, der er konstateret i forbindelse med audit udført af både ICAO og Federal Aviation Administration i USA (FAA) i 2012 og 2013.

(81) CAAP oplyste, at ICAO har gennemført en ICVM i februar 2013, og at ICAO den 1. marts 2013 skrev til CAAP og underrettede dem om, at de afhjælpende foranstaltninger, som Filippinerne har gennemført, har været vellykkede og løst de to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som blev påvist ved hhv. den ICAO USOAP-audit, der fandt sted i oktober 2009, og under den ICVM, der blev gennemført i oktober 2012.

(82) Kommissionen bistået af EASA og repræsentanter fra medlemsstaterne afholdt derfor den 16. april 2013 et møde med CAAP og luftfartsselskaberne Philippines Airlines og Cebu Pacific Airways for at drøfte de fremskridt, der er gjort med hensyn til at løse de udestående problemer, som blev konstateret ved kontrolbesøg foretaget i oktober 2010 af ICAO, FAA og Kommissionen.

(83) Under mødet bekræftede CAAP, at der var blevet indført en femtrins certificeringsproces sammen med en revalideringsproces, som var iværksat for alle bestående luftfartsselskaber. 7 store og 9 små luftfartsselskaber havde afsluttet denne proces, herunder Philippine Airlines (PAL) og Cebu Pacific Air. CAAP redegjorde for oprettelsen af et to-strenget system for tilsyn med luftfartsselskaber, nemlig et certifikatforvaltningskontor (CMO), som er oprettet med en stab på 24 inspektører, som kun overvåger PAL og Cebu Pacific International, medens tilsynet for de øvrige luftfartsselskaber varetages af tjenestegrenene for flyveoperationer og luftdygtighed.

(84) CAAP forklarede også, at de var ved at tage fat på spørgsmålet om systemets bæredygtighed ved at øge personalets løn for at tiltrække inspektionspersonale fra branchen. Der er også oprettet uddannelsesprogrammer for inspektører. Men CAAP foretager ikke nogen formel inspektion af kvalitetsstyringssystemet (QMS) eller sikkerhedsledelsessystemet for luftfartsselskaber under deres tilsyn.

(85) PAL oplyste, at de havde en flåde på 44 luftfartøjer (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) med 68 yderligere luftfartøjer i ordre (44 Airbus A321, 20 Airbus A330 og 4 Airbus A340). Deres sikkerhedsledelsessystem havde haft et mål om at nedbringe begivenheder, der har en skadelig virkning på sikkerhedsstandarder med 10 % i forhold til det foregående år. Data fra flyvedataovervågningen (FDM) blev undersøgt for 95-100 % af flyvningerne med særlig vægt på ikke-stabiliseret indflyvning (un-stabilised approaches) og GPWS-begivenheder. Kvalitetssikringssystemet havde foretaget 260 inspektioner i 2012 med 94 konstaterede afvigelser i forhold til selskabets egne procedurer, hvilket var forskelligt fra CAAP's konstateringer, på grund af flere konstateringer vedrørende uddannelse. Cebu Pacific Air oplyste, at væksten i flåden lå på 7 % pr. år. Selskabet

skulle modtage 2 Airbus A330 i 2013 med sigte på at påbegynde langdistanceflyvninger i juni, og målet var at have en flåde på 47 luftfartøjer ved udgangen af 2013. Som følge af mødet foretog Kommissionen bistået af medlemsstaterne et kontrolbesøg på stedet i Filippinerne i perioden fra 3. til 7. juni 2013.

(86) Resultaterne af besøget var, at CAAP endnu ikke havde indført moderne teknikker til forvaltning af luftfartssikkerheden, hverken i forhold til luftfartsselskaberne under myndighedens tilsyn eller internt i myndigheden. På området flyveoperationer er man stadig utilstrækkeligt opmærksom på menneskelige faktorer og sikkerhedsledelsesprocesser.

(87) Det fremgik dog klart af kontrolbesøget, at selv om der stadig mangler at blive gjort et betydeligt arbejde i CAAP, gennemfører generaldirektøren for civil luftfart klare tiltag, som skal sikre, at CAAP bliver mere effektiv i sit daglige arbejde. Desuden blev det bemærket, at der findes planer for at løse problemet med et aldrende inspektørkorps ved at øge lønnen for at lette rekrutteringen fra branchen, at der anvendes ekstern ekspertise for at mindske risikoen for huller i tilsynet med luftfartsselskaberne. Sammenfattende kan det siges, at CAAP's tilsyn med sine luftfartsselskaber i det store hele er fornuftig, selv om der stadig er nogle svagheder, navnlig inden for områderne uddannelse og standardisering samt kvalitetsstyrings- og sikkerhedsledelsessystemer.

(88) Hvad angår luftfartsselskaberne, var både PAL og Cebu Pacific Air i stand til at påvise, at de havde effektive sikkerhedsledelsesprocesser på plads og er i stand til at sikre, at de relevante sikkerhedsforskrifter overholdes. På tidspunktet for besøget var Cebu Pacific Air dog udsat for et havari, som førte til spørgsmål for så vidt angår deres kontrol med flyveoperationer. Som følge heraf valgte Cebu Pacific Air ikke at deltage i en høring i Udvalget for Luftfartssikkerhed, men i stedet koncentrere sig om at løse eventuelle sikkerhedsproblemer, som konstateres ved de sikkerhedsundersøgelser, der i øjeblikket er i gang.

(89) Under besøget ajourførte CAAP listen over aktuelle AOC, hvoraf det fremgår, at 32 luftfartsselskaber er certificeret af CAAP for tiden. Bilag A bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(90) Den 26. juni 2013 hørte Udvalget for Luftfartssikkerhed redegørelser fra CAAP og PAL. CAAP redegjorde nærmere for de foranstaltninger, der vil blive truffet for at sikre bæredygtighed, herunder vedrørende menneskelige ressourcer, rådighed over IT-udstyr, udarbejdelse af et statsligt sikkerhedsprogram, ajourføring af lovgivningen og forbedret uddannelse, især inden for sikkerhedsledelse.

(91) Ud over de punkter, som blev drøftet på mødet den 16. april 2013, orienterede PAL om de foranstaltninger, der er truffet for at løse konstateringerne under kontrolbesøget. Hvad angår udvidelsesplanerne, erkendte selskabet, at tilvejebringelse af et passende antal piloter vil være en udfordring, men bemærkede, at nye fly også vil erstatte ældre fly, og at udvidelsestempoet derfor var til at håndtere.

(92) Under hensyntagen til det sikkerhedstilsyn, som varetages af CAAP, og PAL's evne til at sikre en effektiv overholdelse af relevante forskrifter vedrørende luftfartsikkerhed vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at luftfartsselskabet Philippine Airlines bør udgå af bilag A.

(93) Medlemsstaterne vil kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for PAL's luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012. 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.

(94) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed så positivt på de foranstaltninger, der træffes af CAAP for at løse de udestående sikkerhedsspørgsmål, og vil fortsat nøje overvåge situationen med henblik på at foretage yderligere gennemgange af sagen ved Udvalget for Luftfartssikkerheds fremtidige møder.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

(95) Luftfartøjer, der drives af visse luftfartsselskaber, som er certificeret i Den Russiske Føderation og flyver til lufthavne i EU er underlagt opprioriterede SAFA-rampeinspektioner for at kontrollere deres overensstemmelse med 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.

(96) Kommissionen fortsætter i mellemtiden dialogen om luftfartssikkerhedsspørgsmål med de kompetente myndigheder i Den Russiske Føderation, 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.

(97) Den 13. juni 2013 afholdt Kommissionen bistået af EASA og flere medlemsstater et møde med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed (FATA), hvor FATA forelagde ajourførte oplysninger om de forholdsregler, der er truffet af myndigheden og de berørte luftfartsselskaber til at afhjælpe konstateringer under SAFA-rampeinspektioner. FATA oplyste navnlig, at

et luftfartsselskab var blevet underlagt en særlig kontrol, og AOC for et andet luftfartsselskab var blevet tilbagekaldt.

(98) På mødet oplyste FATA, at VIM Airlines var blevet kontrolleret ofte i første halvdel af 2013, og resultaterne af audit bekræftede, at VIM Airlines drives på et acceptabelt sikkerhedsniveau. Med hensyn til Red Wings oplyste FATA, at der var sket en væsentlig udvikling i selskabet efter suspenderingen af dets AOC i februar 2013. Derudover var det tænkeligt, at de kommercielle flyveoperationer kunne blive godkendt på ny, afhængigt af resultaterne af den inspektion af luftfartsselskabet, som var i gang samtidig med mødet. Kommissionen anbefalede en omhyggelig kontrol af, hvorvidt Red Wings er parat til at udføre kommercielle flyveoperationer til EU, inden sådanne operationer godkendes på ny, og anmodede om underretning herom forud for det næste møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

(99) Efter mødet indgav FATA yderligere oplysninger. Det blev navnlig oplyst, at Red Wings på ny havde fået tilladelse til at udføre kommercielle operationer fra den 17. juni 2013.

(100) Kommissionen, EASA og medlemsstaterne vil fortsat nøje overvåge sikkerhedsforholdene hos de luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation, og som flyver til Unionen. Kommissionen vil fortsat udveksle sikkerhedsoplysninger med de russiske kompetente myndigheder for at få bekræftet, at resultaterne af SAFA-rampeinspektioner afhjælpes på hensigtsmæssig vis af de berørte luftfartsselskaber.

(101) 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.

Sudan

(102) Drøftelserne med Sudans civile luftfartsmyndighed (SCAA) fortsatte med henblik på at bekræfte, at Sudan gør fremskridt i arbejdet med at reformere sit civile luftfartssikkerhedssystem og løse de sikkerhedsmæssige konstateringer, som ICAO påviste ved USOAP-audit'en i 2006 og ICVM-audit'en i december 2011. Disse audit førte til en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed vedrørende certificeringsprocessen i forbindelse med udstedelse af AOC.

(103) Den 3. januar 2013 underrettede SCAA Kommissionen om, at SCAA havde forbedret sin tilsynskapacitet, herunder systemet til certificering og overvågning af luftfartsselskaber, vedligeholdelsesorganisationer og godkendte uddannelsesorganisationer. Efter en ICVM-audit i maj 2012 havde ICAO derfor fjernet den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed.

(104) Kommissionen bistået af EASA afholdt efterfølgende et møde med SCAA den 29. april 2013. SCAA oplyste, at myndigheden nu er en selvstændig organisation med eget budget, at forbedringer af det sudanesiske luftfartssikkerhedssystem havde været muligt ved at bruge ekstern ekspertise, og at man aktivt var ved at rekruttere lokalt personale og hæve lønningerne for at være konkurrencedygtige med branchen. SCAA anførte, at kun 6 luftfartsselskaber nu er certificeret til internationale flyvninger (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways og Tarco Air), og der er yderligere 7 luftfartsselskaber, som er begrænset til indenlandske operationer. SCAA oplyste om resultaterne af ICVM-audit'en i maj 2012, og bemærkede, at den reelle gennemførelse af ICAO-standarder nu var høj, særligt inden for områderne flyveoperationer og luftdygtighed.

(105) SCAA oplyste endvidere, at de havde udført en risikovurdering for den fortsatte drift af gamle fly bygget i Sovjetunionen, hvilket har ført til et startforbud for 50 % af de pågældende fly, der er registreret i Sudan.

(106) Den 4. juni 2013 fremlagde SCAA en kopi af deres AOC-register for Kommissionen, som viste, at der er 18 luftfartsselskaber med AOC, hvoraf 6 i øjeblikket er suspenderet. De fremlagde også oplysninger om tilbagekaldelsen af AOC fra Attico Airlines (AOC nr. 023), Sudanese States Aviation Company (AOC nr. 010), Azza Air Transport (AOC nr. 012), Almajarah Aviation (AOC nr. 049), Helilift (AOC nr. 042) og Feeder Airlines (AOC nr. 050). Bilag A bør ajourføres i overensstemmelse med oplysningerne fra SCAA.

(107) SCAA gav en redegørelse i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 25. juni 2013. SCAA var ledsaget af generaldirektøren for den arabiske kommission for civil luftfart (ACAC), som erkendte, at EU's sikkerhedsliste kan fungere som en katalysator for at tackle systemiske sikkerhedsproblemer og understregede fordelen ved, at stater samarbejder i en regional sammenhæng, og fremhævede den støtte, som ACAC yder i denne forbindelse.

(108) SCAA oplyste - ud over de punkter, som blev oplyst på mødet den 29. april 2013 - Udvalget om planen for inspektionspersonales deltagelse i ICAO's inspektørkursus i juli og august 2013 og fjernelsen alle luftfartøjer af typen Tupolev Tu134 og Antonov An12 fra det sudanesiske luftfartøjsregister, som er programsat til juli 2013. SCAA oplyste desuden, at alle luftfartsselskaber i Sudan forventes at opfylde sikkerhedskravene ved udgangen af 2013.

(109) Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig med tilfredshed de betydelige fremskridt, der er rapporteret af de kompetente myndigheder i Sudan, med hensyn til afhjælpningen af de mangler, som ICAO har konstateret, men er klar over, at der stadig er behov for en yderligere indsats for at nå frem til en situation, hvor både SCAA og luftfartsselskaber under dens tilsyn vil være i stand til at sikre fuld overensstemmelse med ICAO's standarder. Kommissionen vil derfor fortsat nøje overvåge, hvilke fremskridt SCAA gør, med henblik på at gennemgå sagen på ny ved kommende møder i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

Conviasa

(110) Conviasa, et luftfartsselskab, som er certificeret i Den Bolivariske Republik Venezuela, har været pålagt driftsforbud siden april 2012 på grund af de meget ringe resultater af SAFA-inspektioner og manglende svar på anmodninger om oplysninger fra Udvalget for Luftfartssikkerhed. Kommissionen har senere indgået en aftale med Venezuelas kompetente myndigheder den 18. juni 2012 om en køreplan for at løse konstaterede sikkerhedsmangler og muliggøre en gennemgang af EU's afgørelse.

(111) Drøftelser med Venezuelas civile luftfartsmyndighed (INAC) fortsatte i 2013 med henblik på at bekræfte, at Venezuela gør fremskridt i arbejdet med yderligere forbedring af tilsynet med luftfartsselskaber og sikring af, at Conviasa fortsætter med at arbejde hen imod en bedre sikkerhedsstatus, der fuldt ud opfylder de internationale standarder.

(112) I maj 2013, fremsendte de venezuelanske myndigheder via de spanske myndigheder en række skriftlige redegørelser til Kommissionen med nærmere detaljer om gennemførelsen af visse aktioner i den køreplan, der blev aftalt i juni 2012.

(113) Kommissionen bistået af EASA afholdt efterfølgende et møde med INAC og Conviasa den 7. juni 2013. Conviasa orienterede udførligt om forbedringer, der er gennemført for at afhjælpe konstateringer ved tidligere SAFA-inspektioner, om vundne erfaringer og henstillinger i forbindelse med havarier og de ændringer, der er foretaget som følge af den seneste INAC-audit. Conviasa fremhævede navnlig sit SAFA-lignende check før afgang og forbedringer af sikkerhedsledelsessystemet, overordnede kvalitets- og vedligeholdelsesprocesser og vedvarende luftdygtighedsprocesser. Conviasa redegjorde også for deres planer om udvidelse og fornyelse af flåden i de kommende år med en gradvis tilbagetrækning af de ældre Boeing B737-200- og B737-300-luftfartøjstyper og fremskyndelse af den allerede påbegyndte indførelse af nye fly af typen Embraer ERJ 190.

(114) INAC orienterede om deres interne struktur og mekanismer, gav detaljerede oplysninger om de procedurer, der er indført for at håndtere EU's SAFA-resultater vedrørende venezuelanske luftfartsselskaber, og gav nærmere oplysninger om deres planlægning og gennemførelse af tilsynsaktiviteter, som snart vil omfatte rampeinspektioner af deres nationale luftfartsselskaber. INAC har ligeledes forklaret, at ICAO's nylige ICVM-audit, som fandt sted mellem den 22. og 28. maj 2013 burde føre til en forbedring af landets nuværende gennemførelseshastighed for ICAO-standarder.

(115) INAC gav en redegørelse i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 26. juni 2013. INAC orienterede Udvalget om de emner, der blev drøftet på mødet den 7. juni 2013.

(116) Conviasa gav også en redegørelse i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 26. juni 2013. Selskabet orienterede udvalget om de emner, der blev drøftet på mødet den 7. juni 2013 og understregede, at hvis selskabet får tilladelse til at genoptage flyveoperationerne ind i EU, vil der blive indført en blandet driftsform, der kombinerer driften af egne Airbus A340-200 med wet lease-drift af en tilsvarende luftfartøjstype.

(117) På grundlag af den audit, der er udført af Spanien og ICAO's nylige besøg, samt redegørelserne fra INAC og Conviasa, noterede Udvalget for Luftfartssikkerhed sig med tilfredshed de betydelige fremskridt, der er gjort, med hensyn til afhjælpningen af de mangler, som Udvalget for Luftfartssikkerhed påpegede i 2012. Med baggrund i disse fremskridt vurderes det på grundlag af de fælles kriterier derfor, at dette luftfartsselskab bør udgå af bilag A.

(118) Medlemsstaterne vil kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for luftfartøjer, som benyttes af luftfartsselskaber, der er certificeret i Venezuela, i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

(119) 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.

(120) I forbindelse med ajourføringen af bilagene, anerkendes det i artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2111/2005, at der er behov for at træffe hurtige afgørelser, og i givet fald hurtigst muligt i betragtning af betydningen for sikkerheden. Erfaringerne med ajourføringen af bilagene har også vist, at det er af afgørende betydning for beskyttelsen af følsomme oplysninger og for at minimere de kommercielle virkninger, at de beslutninger, der træffes i forbindelse med ajourføringen af listen, offentliggøres og træder i kraft meget hurtigt efter deres vedtagelse.

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

(122) 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 10. juli 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 tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			**Den Islamiske Republik Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Den Islamiske Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Den Islamiske Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Ukendt	PIR	Den Islamiske Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Den Islamiske Republik Afghanistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, herunder:			**Republikken Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republikken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukendt	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag A, 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) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
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
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	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
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 SERVICE 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 MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	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 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)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 059/2012	EXY	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	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
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	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)	Ministers underskrift (anordning nr. 78/205)	LCG	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
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)

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
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)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	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:			**Ækvatorial-guinea**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorial-guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorial-guinea

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
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorial-guinea
TANGO AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Ækvatorial-guinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Eritrea, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritrea
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-TransportasiAntarbenua og Indonesia Air Asia herunder:			**Republikken Indonesien**
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
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

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
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
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

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
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
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
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republikken Kasakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republikken Kasakhstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republikken Kasakhstan
LUK AERO (TIDLIGERE EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	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
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
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republikken Kasakhstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republikken Kasakhstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republikken Kasakhstan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			**Den Kirgisiske Republik**
SKY BISHKEK	Ukendt	BIS	Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Den Kirgisiske Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
AIR BISHKEK (TIDLIGERE EASTOK AVIA)	15	EAA	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Den Kirgisiske Republik

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
S GROUP AVIATION	6	SGL	Den Kirgisiske Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Den Kirgisiske Republik
SUPREME AVIATION	40	SGK	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia			**Liberia**
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Gabonesiske Republik, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:			**Den Gabonesiske Republik**
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 Republikken Mozambique, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Republikken Mozambique**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Ukendt	Republikken Mozambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Ukendt	Republikken Mozambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Ukendt	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
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 LDA	MOZ-04	Ukendt	Republikken Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Ukendt	Republikken Mozambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Republikken Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Republikken Mozambique
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Republikken Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Ukendt	Republikken Mozambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Ukendt	Republikken Mozambique
TTA SARL	MOZ-16	Ukendt	Republikken Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Ukendt	Republikken Mozambique
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Filippinerne 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 PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republikken Filippinerne
AIR JUAN AVIATION	2013053	Ukendt	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

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
CM AERO SERVICES	20110401	Ukendt	Republikken Filippinerne
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Ukendt	Republikken Filippinerne
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	2009004	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 and 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

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
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé og Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ukendt	São Tomé og Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé og Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ukendt	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé og Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Ukendt	São Tomé og Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Ukendt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ukendt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ukendt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ukendt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ukendt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, 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

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
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Ukendt	Republikken Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republikken Sudan
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 tilsynsansvarlige myndigheder i Swaziland, herunder:			**Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Ukendt	SZL	Swaziland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Zambia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAG B

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50, 2 luftfartøjer af typen Falcon 900	Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Den Gabonesiske Republik
AIR ASTANA [2]	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 er opført på AOC, Luftfartøjer i Boeing B757-flåden, som er opført på AOC, Luftfartøjer i Airbus A319/320/321-flåden, som er opført på AOC	Aruba (Konge-riget Nederlandene)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republikken Ghana	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen DC8-63F	Hele flåden, undtagen: 9G-TOP og 9G-RAC	Republikken Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hele flåden, undtagen: 3 luftfartøjer af typen Boeing B-737-300, 2 luftfartøjer af typen ATR 72-500, 1 luftfartøj af typen ATR 42-500, 1 luftfartøj af typen ATR 42-320 og 3 luftfartøjer af typen DHC 6-300	Hele flåden, undtagen: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republikken Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336)	Comorerne
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Boeing B-767-200	Hele flåden, undtagen: TR-LHP	Den Gabonesiske Republik

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag B, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet 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
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen Airbus A300, 8 luftfartøjer af typen Airbus A310, 1 luftfartøj 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
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:
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 5 luftfartøjer af typen Boeing B-777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B-737-700	Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republikken Angola

([1]) Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.
([2]) Til sine nuværende flyvninger i EU har Air Astana kun lov til at anvende de anførte specifikke luftfartøjstyper, forudsat 1) de er registreret i Aruba og 2) alle ændringer af AOC'et fremsendes rettidigt til Kommissionen og Eurocontrol.
([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.