Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 474/2006

af 22. marts 2006

om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens forordning (EF) nr. 910/2006 af 20. juni 2006	L 168	16	21.6.2006
►**M2**	Kommissionens forordning (EF) nr. 1543/2006 af 12. oktober 2006	L 283	27	14.10.2006
►**M3**	Kommissionens forordning (EF) nr. 235/2007 af 5. marts 2007	L 66	3	6.3.2007
►**M4**	Kommissionens forordning (EF) nr. 787/2007 af 4. juli 2007	L 175	10	5.7.2007
►**M5**	Kommissionens forordning (EF) nr. 1043/2007 af 11. september 2007	L 239	50	12.9.2007
►**M6**	Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2007 af 28. november 2007	L 311	12	29.11.2007

▼B

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 474/2006

af 22. marts 2006

om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005

(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 3, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005 (i det følgende benævnt »grundforordningen«) indeholder procedurer for opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og procedurer, som under visse omstændigheder gør det muligt for medlemsstaterne at vedtage undtagelsesbestemmelser, hvorved der nedlægges driftsforbud på deres område.

(2) I henhold til artikel 3, stk. 3, i grundforordningen har hver medlemsstat givet Kommissionen meddelelse om, hvilke luftfartsselskaber der har driftsforbud inden for dens område, ledsaget af årsagerne til vedtagelsen af disse forbud samt alle andre relevante oplysninger.

(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, med angivelse af de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om at nedlægge driftsforbud for dem i Fællesskabet.

(4) I henhold til artikel 7 i grundforordningen gav Kommissionen de berørte luftfartsselskaber lejlighed til at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give Kommissionen en mundtlig redegørelse inden for 10 arbejdsdage samt at give Udvalget for Luftfartssikkerhed en mundtlig redegørelse ([2]).

(5) Bilaget til grundforordningen indeholder fælles kriterier med henblik på indførelse af et driftsforbud på fællesskabsplan af sikkerhedsmæssige grunde.

Air Bangladesh

(6) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Air Bangladesh, for så vidt angår visse af dette luftfartsselskabs luftfartøjer. Disse mangler er konstateret under rampeinspektioner foretaget af Tyskland i SAFA-programmets regi ([3]).

([1]) EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

([2]) Nedsat ved artikel 12 i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).

([3]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

▼B

(7) Air Bangladesh reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra den civile tyske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på gennemsigtighed eller kommunikation, således som det kom til udtryk ved dets mangel på svar på brevet fra denne medlemsstat. Til dato har Tyskland ikke haft mulighed for at efterprøve, om disse sikkerhedsmangler er afhjulpet.

(8) De myndigheder i Bangladesh, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med Air Bangladesh, førte ikke passende tilsyn med et bestemt luftfartøj, der blev benyttet af dette luftfartsselskab, i overensstemmelse med forpligtelserne i henhold til Chicago-konventionen.

(9) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Air Bangladesh bør underlægges en streng driftsmæssig begrænsning og optages i bilag B.

Air Koryo

(10) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Air Koryo. Disse mangler er konstateret af Frankrig og Tyskland under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([1]).

(11) Vedholdende undladelse fra Air Koryos side af at afhjælpe mangler, som tidligere var meddelt af Frankrig, blev konstateret under andre rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([2]).

(12) Veldokumenterede oplysninger fra Frankrig vedrørende alvorlige hændelser tyder på latente systemiske sikkerhedsmangler hos Air Koryo.

(13) Air Koryo udviste manglende evne til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler.

(14) Air Kyoro reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra den civile franske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på gennemsigtighed eller kommunikation, således som det kom til udtryk ved dets mangel på svar på en forespørgsel fra den pågældende medlemsstat.

(15) Den plan for afhjælpende foranstaltninger, som Air Koryo fremlagde som svar på Frankrigs forespørgsel, var ikke hensigtsmæssig og tilstrækkelig til at afhjælpe de konstaterede alvorlige sikkerhedsmangler.

(16) De myndigheder i Den Demokratiske Folkerepublik Korea, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med Air Koryo, førte ikke passende tilsyn med dette luftfartsselskab i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen.

(17) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Air Kyoro ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder.

Ariana Afghan Airlines

(18) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos visse luftfartøjer, der drives af Ariana Afghan Airlines. Disse mangler er konstateret af Tyskland under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([3]).

(19) Ariana Afghan Airlines udviste manglende evne til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler.

([1]) DGAC/F 2000-210
Referencenummer for en anden SAFA-inspektion foretaget af Tyskland.

([2]) DGAC/F-2000-895

([3]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

▼B

(20) Ariana Afghan Airlines reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra den civile tyske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på kommunikation, således som det kom til udtryk ved dets mangel på svar på brevet fra denne medlemsstat.

(21) De kompetente myndigheder i Afghanistan, hvor de af Ariana Afghan Airlines benyttede luftfartøjer er registreret, førte ikke fyldestgørende tilsyn med de af dette luftfartsselskab benyttede luftfartøjer i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen.

(22) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Ariana Afghan Airlines ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder for alle de luftfartøjer, som det driver, med undtagelse af A310 registreringsnummer F-GYYY, der er registreret i Frankrig og underlagt de franske myndigheders tilsyn.

BGB Air

(23) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos BGB Air. Disse mangler er konstateret af Italien under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([1]).

(24) BGB Air udviste manglende evne eller vilje til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe sikkerhedsmanglerne, som det blev demonstreret, da selskabet fremlagde en selvvurdering i forhold til ICAO-standarder på grundlag af en »Foreign Operator Check List« udarbejdet af Italien, og vurderingen viste sig ikke ikke at være i overensstemmelse med resultaterne af de efterfølgende SAFA-inspektioner.

(25) BGB Air reagerede ikke hensigtsmæssigt på en forespørgsel fra Italiens civile luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på gennemsigtighed eller kommunikation, således som det kom til udtryk ved dets mangel på svar på breve fra Italien.

(26) BGB Air har ikke fremlagt noget bevis for gennemførelse af en passende plan for afhjælpende foranstaltninger vedrørende de alvorlige sikkerhedsmangler som svar på forespørgslen fra Italien.

(27) De myndigheder i Kasakhstan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med BGB Air, samarbejdede ikke fuldt ud med den civile luftfartsmyndighed i Italien, da der opstod betænkeligheder ved sikkerheden i driften af BGB Air, der er certificeret i den pågældende stat, således som det kom til udtryk ved deres mangel på svar på brevet fra denne medlemsstat.

(28) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at BGB Air ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder.

Buraq Air

(29) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Buraq Air, for så vidt angår dets lasteoperationer. Disse mangler er konstateret af Sverige og Nederlandene under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([2]).

(30) Buraq Air reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra den civile tyske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets lasteoperationer og udviste mangel på gennemsigtighed eller kommunikation, således som det kom til udtryk ved dets mangel på svar på brevet fra denne medlemsstat.

([1]) ENAC-IT-2005-237
([2]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47

▼B

(31) De myndigheder i Libyen, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med Buraq Air, førte ikke tilstrækkeligt tilsyn med dette luftfartsselskabs lasteoperationer i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen.

(32) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Buraq Air bør underlægges strenge driftsmæssige begrænsninger og optages i bilag B.

Air Service Comores

(33) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Air Service Comores. Disse mangler er konstateret af en medlemsstat, Frankrig, under en rampeinspektion i SAFA-programmets regi ([1]).

(34) Air Service Comores har ikke fremlagt noget bevis for gennemførelse af en passende plan for afhjælpende foranstaltninger vedrørende de alvorlige konstaterede sikkerhedsmangler som svar på forespørgslen fra Frankrig.

(35) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med Air Service Comores, udviste manglende evne til at træffe foranstaltninger for at afhjælpe sikkerhedsmanglerne.

(36) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Comorerne, samarbejdede ikke rettidigt med den civile luftfartsmyndighed i Frankrig, da der opstod betænkeligheder ved sikkerheden i driften af et luftfartsselskab, der har fået tildelt licens eller er certificeret i den pågældende stat.

(37) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Air Service Comores ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder.

GST Aero Air Company

(38) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos GST Aero Air Company. Disse mangler er konstateret af Italien under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([2]).

(39) GST Aero Air Company udviste manglende evne eller vilje til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe sikkerhedsmanglerne.

(40) GST Aero Air Company reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra den civile italienske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på gennemsigtighed eller kommunikation, således som det kom til udtryk ved dets mangel på svar på brevet fra denne medlemsstat.

(41) GST Aero Air Company har ikke fremlagt noget bevis for gennemførelse af en passende plan for afhjælpende foranstaltninger vedrørende de alvorlige konstaterede sikkerhedsmangler som svar på forespørgslen fra Italien.

(42) De myndigheder i Kasakhstan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med GST Aero Air Company, samarbejdede ikke fuldt ud med den civile luftfartsmyndighed i Italien, da der opstod betænkeligheder ved sikkerheden i driften af et luftfartsselskab, der har fået tildelt licens eller er certificeret i den pågældende stat, således som det kom til udtryk ved deres begrænsede svar på brevet fra denne medlemsstat.

(43) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at GST Aero Air Company ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder.

([1]) DGAC/F-2005-1222
([2]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

▼B

Phoenix Aviation

(44) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Kirgisistan, udviste manglende evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, for så vidt angår Phoenix Aviation. Selv om Phoenix Aviations AOC var udstedt af Kirgisistan, er det bevist, at luftfartsselskabet har sin hovedvirksomhed i De Forenede Arabiske Emirater (UAE), hvilket er i strid med kravene i bilag 6 til Chicago-konventionen. Det fremgår af US National Transportation Safety Board's Factual Report ([1]) om et havari, som involverede Kam Air-flyvning 904, der blev drevet af Phoenix Aviation, at Phoenix Aviation har sit hovedsæde i UAE.

(45) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Phoenix Aviation ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder.

Phuket Airlines

(46) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Phuket Airlines. Disse mangler er konstateret af medlemsstaterne Det Forenede Kongerige og Nederlandene under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([2]).

(47) Phuket Airlines udviste manglende evne til rettidigt og hensigtsmæssigt at træffe foranstaltninger til at afhjælpe sikkerhedsmanglerne.

(48) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Thailand, samarbejdede ikke fuldt ud med de civile luftfartsmyndigheder i Nederlandene, da der opstod betænkeligheder ved sikkerheden ved Phuket Airlines, der er certificeret i den pågældende stat, således som det kom til udtryk ved deres mangel på relevante svar på brevene fra denne medlemsstat.

(49) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Phuket Airlines ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder.

Reem Air

(50) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Reem Air. Disse mangler er indledningsvis konstateret af Nederlandene under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([3]).

(51) Vedholdende undladelse fra Reem Airs side af at afhjælpe mangler blev bekræftet af Nederlandene under efterfølgende rampeinspektioner af et bestemt luftfartøj i SAFA-programmets regi ([4]).

([1]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2. marts 2005 (NTSB ID: DCA05RA033).

([2]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

([3]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([4]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

▼B

(52) Reem Air udviste manglende evne eller vilje til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe sikkerhedsmanglerne.

(53) Reem Air reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra den civile nederlandske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på gennemsigtighed eller kommunikation, således som det kom til udtryk ved dets mangel på svar på brevet fra denne medlemsstat.

(54) Reem Air har ikke fremlagt noget bevis for gennemførelse af en passende plan for afhjælpende foranstaltninger vedrørende de alvorlige konstaterede sikkerhedsmangler som svar på forespørgslen fra Nederlandene.

(55) De myndigheder i Kirgisistan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med Reem Air, førte ikke tilstrækkeligt tilsyn med dette luftfartsselskab i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen, således som det kommer til udtryk i de vedholdende alvorlige sikkerhedsmangler. Desuden fremgik det af de oplysninger, som Reem Air afgav til Kommissionen under den høring, som Kommissionen indrømmede dette selskab, at selv om Reem Airs AOC var udstedt af Kirgisistan, havde dette luftfartsselskab sin hovedvirksomhed i De Forenede Arabiske Emirater (UAE), hvilket er i strid med kravene i bilag 6 til Chicago-konventionen.

(56) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Reem Air ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder.

Silverback Cargo Freighters

(57) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Silverback Cargo Freighters. Disse mangler er konstateret af Belgien under en rampeinspektion i SAFA-programmets regi ([1]).

(58) Silverback Cargo Freighters, der også vedligeholder (A- og B-checks) sine egne luftfartøjer, reagerede ikke hensigtsmæssigt på en forespørgsel fra denne medlemsstats civile luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på gennemsigtighed eller kommunikation, således som det kom til udtryk ved dets mangel på relevant svar på forespørgsler fra denne medlemsstat.

(59) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Silverback Cargo Freighters ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo

(60) På trods af den gjorte indsats har de civile luftfartsmyndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (RDC) vedholdende vanskeligheder ved at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, således som det er påvist af ICAO-USOAP — Audit Summary Report fra Den Demokratiske Republik Congos direktorat for civil luftfart (Kinshasa, 11.-18. juni 2001). Navnlig findes der ikke i øjeblikket noget system til certificering af luftfartsselskaber.

(61) De myndigheder i RDC, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, har derfor udvist manglende evne til at føre tilstrækkeligt sikkerhedstilsyn.

(62) Der er nedlagt driftsforbud for Central Air Express som følge af veldokumenterede mangler med tilknytning til internationale sikkerhedsstandarder og mangel på samarbejde med en medlemsstat.

([1]) BCAA-2005-36

▼B

(63) Belgien ([1]) og Hewa Bora Airways (HBA) har afgivet oplysninger, som viser, at de mangler, som de belgiske myndigheder tidligere har konstateret vedrørende HBA, i væsentlig grad er afhjulpet for visse luftfartøjers vedkommende. Desuden har Belgien meddelt Kommissionen, at landet agter at foretage systematiske rampeinspektioner af HBA. Der drages den konklusion heraf, at det bør tillades dette luftfartsselskab at fortsætte dets nuværende drift.

(64) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at samtlige luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo (RDC), bør optages i bilag A, idet dog Hewa Bora Airways (HBA) bør optages i bilag B.

Luftfartsselskaber fra Ækvatorialguinea

(65) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Ækvatorialguinea, samarbejdede ikke fuldt ud med den civile luftfartsmyndighed i Det Forenede Kongerige, da der opstod betænkeligheder ved sikkerheden i driften af luftfartsselskaber, der har fået tildelt licens eller er certificeret i den pågældende stat. Det Forenede Kongerige skrev den 27. marts 2002 ([2]) til generaldirektøren for civil luftfart i Ækvatorialguinea med anmodning om yderligere oplysninger på følgende punkter:

— Den mærkbare forøgelse af antallet af luftfartøjer, der er registreret i Ækvatorialguinea, med forslag om, at registret eventuelt kunne forvaltes af *Aircraft Registration Bureau* (ARB) eller en lignende organisation.

— Det forhold, at en række operatører med et AOC, der var udstedt af Ækvatorialguinea, ikke havde deres hovedvirksomhed i Ækvatorialguinea.

I brevet blev det også meddelt generaldirektøren for civil luftfart, at Det Forenede Kongerige ikke ville kunne give luftfartsselskaber i Ækvatorialguinea tilladelse til yderligere forretningsmæssig drift på britisk område, før de britiske myndigheder havde fundet det godtgjort, at der blev ført fyldestgørende tilsyn med disse luftfartsselskaber. Ækvatorialguinea besvarede ikke dette brev.

(66) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Ækvatorialguinea, udviste manglende evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, navnlig i forbindelse med revisioner og dermed forbundne planer for afhjælpende foranstaltninger udarbejdet under ICAO's verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). Der blev i maj 2001 foretaget en sådan USOAP-revision af Ækvatorialguinea, og det blev i revisionsrapporten ([3]) anført, at den civile luftfartsmyndighed på revisionstidspunktet ikke kunne føre et fyldestgørende tilsyn med landets luftfartsselskaber og sikre, at de drev virksomhed i overensstemmelse med ICAO's standarder. Revisionsresultaterne omfattede bl.a. følgende:

— mangel på en organisation, som kunne forestå sikkerhedstilsynsaktiviteter, navnlig mangel på specialiseret personale på områderne licensudstedelse, luftfartsoperationer eller luftdygtighed

— manglende evne til at fastlægge antallet af luftfartøjer i registret eller antallet af gyldige udstedte luftdygtighedscertifikater

([1]) SAFA-rampeinspektion foretaget af de belgiske myndigheder den 11. marts 2006 i Bruxelles.

([2]) Brevveksling mellem det britiske transportministerium og generaldirektøren for civil luftfart i Ækvatorialguinea vedrørende »Ækvatorialguineas register over luftfartøjer« (27. marts 2002).

([3]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Ækvatorialguinea (Malabo, 14.-18. maj 2001).

▼B

— undladelse af at indføre et struktureret system til certificering og overvågning af luftfartsselskaber

— undladelse af at fastlægge forskrifter for luftfartsoperationer

— undladelse af at føre tilsyn med godkendte operatører

— undladelse af at indføre et system til udførelse af en luftdygtighedsinspektionsmyndigheds grundlæggende opgaver.

Desuden har Generaldirektoratet for Civil Luftfart i Ækvatorialguinea til dato ikke forelagt ICAO en plan til afhjælpning af de mangler, der blev konstateret som led i denne revision ([1]), og der er derfor ikke foretaget nogen opfølgende revision.

(67) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Ækvatorialguinea, udviste manglende evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen. I virkeligheden havde nogle indehavere af AOC udstedt af Ækvatorialguinea ikke deres hovedvirksomhed i Ækvatorialguinea, hvilket er i strid med kravene i bilag 6 til Chicago-konventionen ([2]).

(68) De myndigheder i Ækvatorialguinea, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med følgende luftfartsselskaber, udviste manglende evne til at føre passende sikkerhedstilsyn med følgende luftfartsselskaber: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Union de Transport Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at der bør nedlægges driftsforbud for samtlige luftfartsselskaber, der er certificeret i Ækvatorialguinea, og at de bør optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Liberia

(70) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos International Air Services, der er certificeret i Liberia. Disse mangler er konstateret af Frankrig under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([3]).

(71) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Liberia, samarbejdede ikke fuldt ud med den civile luftfartsmyndighed i Det Forenede Kongerige, da de blev underrettet om de alvorlige sikkerhedsmangler, der blev konstateret under en rampeinspektion af et liberiansk registreret luftfartøj foretaget af den civile britiske luftfartsmyndighed den 5. marts 1996 ([4]). Der opstod straks betænkeligheder ved sikkerheden i driften af luftfartøjer, der har fået tildelt licens eller er certificeret i Liberia, da den civile britiske luftfartsmyndighed den 12. marts 1996 meddelte det liberianske direktorat for civil luftfart, at alle anmodninger om tilladelser til liberiansk registrerede luftfartøjers forretningsmæssige drift i Det Forenede Kongerige ville blive afvist, indtil de liberianske myndigheder kunne påvise, at der fandtes et effektivt lovpligtigt system til sikring af luftdygtigheden for luftfartøjerne i det liberianske register. Der blev aldrig modtaget noget svar fra de liberianske myndigheder. Tilsvarende samarbejdede de liberianske myndigheder ikke fuldt

([1]) ICAO-Rådets arbejdsdokument C-WP/12471.
([2]) Brevveksling mellem det britiske transportministerium og ECAC om »spørgsmål vedrørende ikke-godkendte selskabers luftfartøjsdokumentation« (6. august 2003).
([3]) DGAC/F-2004 nr. 315 og 316.
([4]) UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5. marts 1996 (Office code: 223).

▼B

ud med den civile luftfartsmyndighed i Frankrig, idet de nægtede at svare, da sidstnævnte medlemsstat gav udtryk for betænkeligheder ved sikkerheden i driften af et luftfartsselskab, der har fået tildelt licens eller er certificeret i Liberia.

(72) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Liberia, udviste manglende evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder. Liberias regering medgav selv i 1996 ([1]), at den som følge af de interne uroligheder var ude af stand til at opretholde lovpligtig kontrol med luftfartøjer registreret i Liberia. Selv om den samlede fredsaftale blev undertegnet i 2003, og FN og den nationale overgangsregering i Liberia langsomt er i færd med at træffe foranstaltninger til forbedring af sikkerheden, er det usandsynligt, at regeringens muligheder for at føre landets register er forbedret siden 1996. ICAO har som følge af sikkerhedssituationen endnu ikke foretaget en USOAP-revision af Liberia.

(73) De myndigheder i Liberia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med følgende luftfartsselskaber, udviste manglende evne til at føre passende sikkerhedstilsyn med følgende luftfartsselskaber: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at der bør nedlægges driftsforbud for samtlige luftfartsselskaber, der er certificeret i Liberia, og at de bør optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Sierra Leone

(75) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Air Universal Ltd. Disse mangler er konstateret af Sverige under en rampeinspektion i SAFA-programmets regi ([2]).

(76) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Sierra Leone, samarbejdede ikke fuldt ud med den civile luftfartsmyndighed i Sverige, da der opstod betænkeligheder ved sikkerheden i driften af Air Universal Ltd, der er certificeret i den pågældende stat, således som det kom til udtryk ved deres mangel på svar på brevet fra denne medlemsstat.

(77) Det Forenede Kongerige har tidligere nægtet eller tilbagekaldt driftstilladelse eller teknisk godkendelse for ethvert luftfartsselskab, som Sierra Leone fører tilsyn med.

(78) Selv om AOC for Air Universal Ltd. var udstedt af Sierra Leone, er det bevist, at luftfartsselskabet i øjeblikket har sin hovedvirksomhed i Jordan, hvilket er i strid med kravene i bilag 6 til Chicago-konventionen.

(79) De myndigheder i Sierra Leone, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med Air Universal Ltd, har ikke ført passende tilsyn med dette luftfartsselskab i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen.

(80) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at Air Universal Ltd ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder.

([1]) Brevveksling mellem Liberias transportministerium og Det Forenede Kongeriges generaldirektorat for civil luftfart om »det umulige i at føre lovpligtig kontrol med luftfartøjer registreret i Liberia som følge af de interne uroligheder i Liberia«, 28. august 1996.

([2]) LFV-S-04-0037

▼B

(81) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Sierra Leone. Disse mangler er konstateret af tre medlemsstater, Det Forenede Kongerige, Malta og Sverige, under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ([1]).

(82) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Sierra Leone, samarbejdede ikke fuldt ud med de civile luftfartsmyndigheder i Sverige og Malta, da der opstod betænkeligheder ved sikkerheden i driften af Air Universal Ltd, der er certificeret i den pågældende stat, således som det kom til udtryk ved deres mangel på svar på brevet fra denne medlemsstat.

(83) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Sierra Leone, udviste manglende evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen. Sierra Leone har ikke noget egnet system til at føre kontrol med landets operatører eller luftfartøjer og har hverken tekniske muligheder eller ressourcer til at påtage sig en sådan opgave. Nogle indehavere af AOC udstedt af Sierra Leone havde ikke deres hovedvirksomhed i Sierra Leone, hvilket er i strid med kravene i bilag 6 til Chicago-konventionen.

(84) Den plan for afhjælpende foranstaltninger, som Sierra Leone fremlagde, blev ikke anset for hensigtsmæssig (eller tilstrækkelig) til at afhjælpe de konstaterede alvorlige sikkerhedsmangler. Sierra Leones civile luftfartsmyndighed har indgået kontrakt med et privat selskab, International Aviation Surveyors (IAS), om visse tilsynsaktiviteter på direktoratet for civil luftfarts vegne. De arrangementer, der er indgået mellem de to parter i et aftalememorandum ([2]), sikrer dog ikke et passende tilsynssystem for luftfartøjerne i Sierra Leones register. Navnlig skal følgende fremhæves:

— De luftfartøjer/luftfartsselskaber, der var omfattet af aftalememorandummet, havde ikke hjemsted i Sierra Leone, og IAS's personale havde hverken hjemsted i Sierra Leone eller det land, hvor luftfartsselskaberne havde hjemsted

— IAS havde øjensynlig ingen håndhævelsesbeføjelser

— IAS påtog sig ansvaret for de rutinemæssige inspektioner af de pågældende luftfartsselskaber, men inspektionsaktivitetens omfang var ikke fastsat

— ved aftalememorandummet blev der skabt en kontraktuel forbindelse mellem IAS og de pågældende luftfartsselskaber

— aftalememorandummet sikrede øjensynlig ikke en passende overvågning af flyveoperationerne.

(85) De myndigheder i Sierra Leone, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med følgende luftfartsselskaber, udviste manglende evne til at føre passende sikkerhedstilsyn med disse luftfartsselskaber: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

([1]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

([2]) Aftalememorandum mellem Sierra Leones direktorat for civil luftfart og »FAST International Aviation Surveyors« om inspektion, overvågning og lovpligtige ydelser til luftfartsselskaber fra lande uden for regionen (IAS/SL DCA MOA 201101).

▼B

(86) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at der bør nedlægges driftsforbud for samtlige luftfartsselskaber, der er certificeret i Sierra Leone, og at de bør optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Swaziland

(87) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Jet Africa, et luftfartsselskab, der er certificeret i Swaziland. Disse mangler er konstateret af Nederlandene under en rampeinspektion i SAFA-programmets regi ([1]).

(88) Jet Africa reagerede ikke hensigtsmæssigt og rettidigt på en forespørgsel fra den civile nederlandske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved dets drift og udviste mangel på gennemsigtighed eller kommunikation, således som det kom til udtryk ved dets mangel på svar på brevet fra denne medlemsstat.

(89) Jet Africa har ikke fremlagt noget bevis for en plan for afhjælpende foranstaltninger vedrørende de alvorlige sikkerhedsmangler som svar på forespørgslen fra Nederlandene.

(90) De myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn i Swaziland, udviste manglende evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, navnlig som påvist ved en USOAP-revision, der fandt sted i marts 1999. I revisionsrapporten ([2]) blev der draget den konklusion, at Swaziland på det tidspunkt, hvor revisionen fandt sted, ikke var i stand til på tilfredsstillende vis at påtage sig ansvar i form af kontrol med sikkerheden i tilknytning til landets luftfartsselskabs- og luftfartøjsregister. Desuden blev det bemærket, at det ikke var muligt at fastlægge det faktiske antal luftfartøjer i registret, da det ikke blev ajourført behørigt. Fremdeles var det ikke muligt for revisionsholdet at fastlægge det faktiske antal personcertifikater, der var udstedt af Swaziland og stadig var gyldige, fordi registrene ikke blev ajourført. Der er ikke foretaget nogen opfølgende USOAP-revision, fordi Swaziland ikke har givet ICAO oplysning om nogen fremskridt med gennemførelsen af planen for foranstaltninger til afhjælpning af de ved revisionen påviste mangler.

(91) De myndigheder i Swaziland, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med følgende luftfartsselskaber, udviste manglende evne til at føre passende sikkerhedstilsyn med disse luftfartsselskaber: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at der bør nedlægges driftsforbud for samtlige luftfartsselskaber, der er certificeret i Swaziland, og at de bør optages i bilag A.

Almindelige betragtninger vedrørende de luftfartsselskaber, der er optaget på listen

(93) Da det ikke vil udgøre en fare for sikkerheden, bør det tillades samtlige ovennævnte luftfartsselskaber at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet-leasede luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er omfattet af et driftsforbud, forudsat at de relevante sikkerhedsstandarder er opfyldt.

(94) Fællesskabslisten skal ajourføres jævnligt og så snart, det er nødvendigt, for at tage hensyn til den sikkerhedsmæssige udvikling i de berørte luftfartsselskaber, og på grundlag af yderligere beviser for trufne afhjælpende foranstaltninger.

([1]) CAA/NL-2004-98

([2]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (Mbabane, 9.-12. marts 1999).

▼B

Luftfartsselskaber, der ikke optræder på listen

(95) Der drages den konklusion af de beviser, der er fremlagt af Tuninter og de tunesiske myndigheder vedrørende det lovpligtige tilsyn dermed, og den yderligere bekræftelse fra Italien, at der foreligger et veldokumenteret bevis for, at de sikkerhedsmangler, der blev konstateret under to inspektioner foretaget af de italienske myndigheder på stedet, er blevet afhjulpet af dette luftfartsselskab.

(96) Der drages den konklusion af de oplysninger, der er afgivet af Tyskland, at der ikke længere foreligger noget veldokumenteret bevis for manglende evne eller vilje hos de myndigheder i Tadsjikistan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i denne stat.

(97) Der drages den konklusion af de oplysninger, der er afgivet til Belgien, og hvoraf det fremgår, at de mangler, der førte til et nationalt forbud for I.C.T.T.P.W. og South Airlines, er blevet afhjulpet fuldt ud, at der ikke foreligger noget veldokumenteret bevis for fortsatte alvorlige sikkerhedsmangler ved disse luftfartsselskaber.

(98) Der drages den konklusion af de oplysninger, der er afgivet af Tyskland, og hvoraf det fremgår, at det bestemte luftfartøj, der førte til, at der blev fastsat en driftsmæssig begrænsning for Atlant Soyuz, ikke længere indgår i selskabets flåde, at der ikke foreligger noget veldokumenteret bevis for fortsatte alvorlige sikkerhedsmangler ved dette luftfartsselskab.

(99) Der drages den konklusion af de i øjeblikket foreliggende oplysninger, at der ikke foreligger noget veldokumenteret bevis for ikke-afhjulpne sikkerhedsmangler hos Air Mauritanie. Alligevel bør kompetenceniveauet for de mauretanske myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med dette luftfartsselskab, vurderes yderligere. I dette øjemed bør Kommissionen bistået af enhver interesseret medlemsstats myndigheder inden for 2 måneder foretage en evaluering af de myndigheder i Mauretanien, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med dette luftfartsselskab og de foretagender, der henhører under dets ansvar.

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning opstilles fællesskabslisten over luftfartsselskaber, der er omfattet af et driftsforbud i Fællesskabet som omhandlet i kapitel II i grundforordningen.

Artikel 2

Driftsforbud

1. De luftfartsselskaber, der er anført i bilag A, er omfattet af et forbud i Fællesskabet, for så vidt angår alle former for drift.

2. De luftfartsselskaber, der er anført i bilag B, er omfattet af driftsmæssige begrænsninger i Fællesskabet. De driftsmæssige begrænsninger består af et forbud mod brug af de særlige luftfartøjer eller luftfartøjstyper, der er omhandlet i bilag B.

▼B

Artikel 3

Håndhævelse

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om alle foranstaltninger, der træffes i henhold til artikel 3, stk. 1, i grundforordningen for på deres område at håndhæve de driftsforbud, som er anført på fællesskabslisten vedrørende de luftfartsselskaber, der er omfattet af nævnte forbud.

Artikel 4

Ikrafttræden

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

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

▼M6

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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
AIR KORYO	Ukendt	KOR	Den Demokratiske Folkerepublik Korea (DPRK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Den Islamiske Republik Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ukendt	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
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 SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	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/TC/0118/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	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/TC/0109/2006	BUL	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)

([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.

▼**M6**

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	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/TC/037/2005	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/TC/0111/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	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/TC/0008/2007	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministers underskrift (anordning 78/205)	LCG	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)

▼**M6**

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	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/TC/0004/2007	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	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/TC/020/2005	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Ækvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ækvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Ikke oplyst	Ækvatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ækvatorialguinea

▼M6

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
GUINEA AIRWAYS	738	Ikke oplyst	Ækvatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Indonesien, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Indonesien
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Indonesien
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesien
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Ukendt	Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ukendt	Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ukendt	Indonesien
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Ukendt	Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Ukendt	Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukendt	Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Ukendt	Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesien
EASTINDO	135-038	Ukendt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Ukendt	Indonesien
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Ukendt	Indonesien
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	Ukendt	Indonesien
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonesien
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Ukendt	Indonesien
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Ukendt	Indonesien
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesien

▼M6

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukendt	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesien
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukendt	Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukendt	Indonesien
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesien
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Ukendt	Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesien
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Ukendt	Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ukendt	Indonesien
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ukendt	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesien
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesien
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:		—	Den Kirgisiske Republik
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Den Kirgisiske Republik
BOTIR AVIA	10	BTR	Den Kirgisiske Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
DAMES	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
EASTOK AVIA	15	Ukendt	Den Kirgisiske Republik
ESEN AIR	2	ESD	Den Kirgisiske Republik
GALAXY AIR	12	GAL	Den Kirgisiske Republik

▼M6

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Den Kirgisiske Republik
INTAL AVIA	27	INL	Den Kirgisiske Republik
ITEK AIR	04	IKA	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Den Kirgisiske Republik
MAX AVIA	33	MAI	Den Kirgisiske Republik
OHS AVIA	09	OSH	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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia	—	—	Liberia
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Ukendt	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Ukendt	BVU	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

▼**M6**

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfarts-selskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Ukendt	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Ukendt	SZL	Swaziland

▼M6

BILAG B

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

Luftfarts-selskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luft-fartssel-skabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Type luftfartøj	Registrerings-nummer eller -numre og serie-nummer eller -numre, hvis dette/disse er kendt	Registrerings-stat
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336)	Comorerne
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)	Hele flåden, undtagen: B767-266 ER	Hele flåden, undtagen: 9Q-CJD (udtal. nr. 23 178)	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)

([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.