

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1144/2009

af 26. november 2009

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

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikel 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005⁽²⁾.
- (2) En række medlemsstater har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante i forbindelse med en ajourføring af fællesskabslisten, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Tredjelande har også forelagt relevante oplysninger. Fællesskabslisten bør ajourføres på dette grundlag.
- (3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller – hvor dette ikke har været muligt – via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud for dem i Fællesskabet eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på fællesskabslisten.
- (4) Kommissionen gav de berørte luftfartsselskaber lejlighed til at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give Kommissionen en mundtlig redegørelse inden for 10 arbejdsdage samt at give en mundtlig redegørelse til Udvalget for Luftfartssikkerhed, der er nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart⁽³⁾.

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

(6) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og Kommissionen om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i lande, som berøres af forordning (EF) nr. 2111/2005. Det er blevet underrettet om anmodningerne om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med sigte på at afhjælpe eventuel manglende overholdelse af gældende internationale standarder.

(7) Udvalget for Luftfartssikkerhed er også blevet underrettet om de håndhævelsesforanstaltninger, som EASA og medlemsstaterne har iværksat for at sikre den fortsatte luftdygtighed og vedligeholdelse af luftfartøjer, der er registreret i Det Europæiske Fællesskab og drives af luftfartsselskaber, der er certificeret af civile luftfartsmyndigheder i tredjelande.

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

EF-luftfartsselskaber

(9) På baggrund af resultater af SAFA-rampeinspektioner for luftfartøjer fra visse EF-luftfartsselskaber og områdespecifikke inspektioner og audit, som er udført af deres nationale luftfartsmyndigheder, har nogle medlemsstater iværksat visse håndhævelsesforanstaltninger. De oplyste Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om disse foranstaltninger: Litauens kompetente myndigheder tilbagekaldte luftfartsselskabet FLYLAL Lithuanian Airlines' Air Operator Certificate (AOC), og Spaniens kompetente myndigheder iværksatte proceduren med henblik på at suspendere AOC for luftfartsselskabet Euro Continental den 30. oktober 2009.

⁽¹⁾ EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14.

⁽³⁾ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

Albanian Airlines MAK

- (10) Der foreligger bekræftede oplysninger om alvorlige sikkerhedsmangler hos Albanian Airlines MAK, der er certificeret i Albanien. Disse mangler er konstateret af Frankrig, Tyskland og Italien samt andre ECAC-lande under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi⁽¹⁾. Manglerne vedrører hovedsagelig luftfartøjer af typen MD-82.
- (11) Albanian Airlines MAK har reageret hensigtsmæssigt og rettidigt på forespørgsler fra de civile franske, tyske og italienske luftfartsmyndigheder, hvad angår korrigerende foranstaltninger til afhjælpning af sikkerhedsmanglerne.
- (12) Albaniens kompetente myndigheder (DGCA) har dog bekræftet, at de mangler, der er konstateret ved SAFA-inspektionerne, faktisk peger på systemiske mangler i Albanian Airlines MAK's drift og kvalitetssystem. DGCA foretog en tilbundsående undersøgelse af luftfartsselskabets overholdelse af de gældende sikkerhedsstandarder og besluttede efterfølgende at pålægge luftfartsselskabet begrænsninger med hensyn til driften og strukturelle ændringer. DGCA har navnlig underrettet Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at flåden er nedbragt fra 3 til 2 luftfartøjer, og at luftfartøjet af typen MD-82 med registreringsnummer ZA-ASA er udgået af Albanian Airlines' AOC og afregistreret den 1. oktober 2009. Herudover havde DGCA den 23. oktober begrænset luftfartsselskabets flyveoperationer til det niveau og de destinationer, der var gældende på den dag, og havde opfordret luftfartsselskabet til omgående at ændre sin ledelse og styrke kvalitetsstyrings- og sikkerhedsstyringssystemerne.
- (13) DGCA forelagde den 11. november Udvalget for Luftfartssikkerhed oplysninger, som bekræftede, at disse afhjælpende foranstaltninger er gennemført og anses for at have løst de konstaterede sikkerhedsmangler på en effektiv måde.
- (14) Albaniens kompetente myndigheder har demonstreret, at de har grebet ind for at sikre varetagelsen af tilsynet med sikkerheden hos Albanian Airlines MAK.
- (15) Albaniens kompetente myndigheder opfordres til at fremskynde gennemførelsen af den handlingsplan, der er omhandlet i betragtning 32 i forordning (EF) nr. 787/2007⁽²⁾, og mindes om deres tilsagn som omhandlet i betragtning 33 i samme forordning, om ikke at udstede yderligere AOC, indtil omstruktureringsprogrammet er gennemført på tilfredsstillende vis. På denne baggrund opfordres Albanien til at fremskynde kapacitetsopbygningen hos DGCA, så det sikres, at det løbende tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Albanien, udføres på en bæredygtig måde og i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsstandarder.

- (16) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur gennemfører en standardinspektion hos Albanien i begyndelsen af 2010 for at overvåge gennemførelsen af de gældende sikkerhedskrav hos de kompetente myndigheder og de virksomheder, som de fører tilsyn med.

Egypt Air

- (17) I overensstemmelse med forordning 619/2009⁽³⁾ og efter forelæggelse af en plan for afhjælpende foranstaltninger i juni 2009 har de egyptiske myndigheder fremsendt fire månedsrapporter for juli, august, september og oktober 2009, som viser status for gennemførelsen af planen, som verificeret af myndighederne. Ud over disse rapporter, som er fokuseret på rampeinspektioner af Egypt Air-luftfartøjer, blev de egyptiske kompetente myndigheder anmodet om at forelægge rapporter for audit af vedligehold, fortsat luftdygtighed og flyveoperationer, som de har udført hos luftfartsselskabet. Egyptens kompetente myndigheder fremsendte den 10. november rapporten om den base inspection hos Egypt Air i oktober 2009, som førte til fornyelsen af luftfartsselskabets AOC. Auditrapporterne vedrørende fortsat luftdygtighed og flyve- og jordoperationer blev ikke fremsendt. De fremsendte dokumenter viser, at der til trods for væsentlige fremskridt fra luftfartsselskabets side, stadig er behov for forbedringer inden for områderne vedligehold, teknik og flyveoperationer.
- (18) Egyptens kompetente myndigheder har også forpligtet sig til at forelægge oplysninger om en tilfredsstillende løsning på de problemer, der blev konstateret ved rampeinspektioner af Egypt Air-luftfartøjer i 2008 og 2009. Myndighederne har i denne forbindelse rettet skriftlig henvendelse til visse medlemsstater, hvor der var udført rampeinspektioner af Egypt Air-luftfartøjer i perioden 1. januar 2008 til 30. september 2009. Processen med at afslutte disse konstateringer er i gang og kontrolleres jævnligt.
- (19) Udvalget for Luftfartssikkerhed udtrykker sin anerkendelse af luftfartsselskabets indsats for at opfylde alle de krævede foranstaltninger og bringe sig i overensstemmelse med de relevante sikkerhedsstandarder og af såvel luftfartsselskabets som de egyptiske kompetente myndigheders samarbejdsvilje. I lyset af omfanget af luftfartsselskabets plan for afhjælpende foranstaltninger og behovet for at finde bæredygtige løsninger på de tidligere konstaterede sikkerhedsmangler anmoder Kommissionen dog Egyptens kompetente myndigheder om fortsat at sende månedlige rapporter om verifikationen af gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger og afslutningen af de mangler, der er konstateret i forbindelse med SAFA-inspektioner, sammen med eventuelle andre rapporter om audit, som de udfører for Egypt Airs vedkommende.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

⁽²⁾ EUT L 175 af 5.7.2007, s. 12.

⁽³⁾ EUT L 182 af 15.7.2009, s. 4.

(20) Efter afslutningen af planen for afhjælpende foranstaltninger bør de egyptiske kompetente myndigheder gennemføre en endelig audit og meddele Kommissionen resultaterne sammen med eventuelle anbefalinger. Kommissionen forbeholder sig ret til at verificere luftfartsselskabets gennemførelse af de afhjælpende foranstaltninger ved et kontrolbesøg, der aflægges af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur med bistand fra medlemsstaterne. Indtil da sikrer medlemsstaterne, at antallet af inspektioner af Egypt Air øges for at skabe et grundlag for en fornyet vurdering af denne sag på det næste møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

Yemenia Yemen Airways

(21) I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2008 ⁽¹⁾ fortsatte medlemsstaterne med at kontrollere Yemenias faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af jævnlige rampeinspektioner af de af luftfartsselskabets luftfartøjer, der lander i Fællesskabets lufthavne. I 2009 indberettede Frankrig, Tyskland, Italien og Det Forenede Kongerige sådanne inspektioner. Kommissionen modtog dokumentation, som viste, at luftfartsselskabet reagerede hensigtsmæssigt og rettidigt for at løse problemer, der blev konstateret ved inspektionerne.

(22) Efter vedtagelsen af forordning (EF) nr. 619/2009 modtog Kommissionen oplysninger fra Republikken Yemens kompetente myndigheder og fra luftfartsselskabet Yemenia Yemen Airways om gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger på områderne vedligeholdelse og flyveoperationer.

(23) Republikken Yemens kompetente myndigheder oplyste Kommissionen om de verifikationer, som er gennemført for Yemenias vedligeholdelsesorganisationsgodkendelse EASA.145.0177, for at vurdere Yemenias overholdelse af yemenitiske standard YCAR-145. Republikken Yemens kompetente myndigheder fremsendte en revideret plan for afhjælpende foranstaltninger fra Yemenia, dateret den 15. september 2009, efter en audit (udført af den civile luftfarts- og meteorologimyndighed (CAMA)) af Yemenias vedligeholdelsesorganisation i overensstemmelse med de nationale krav (YCAR-145) og en opfølgende audit udført af CAMA, dateret den 20. september 2009. Begge dokumenter viste, at alle konstateringer er afsluttet. Herudover forelagde CAMA støttedokumentation vedrørende afslutning af hver konstatering ved mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 10. november 2009.

(24) Udvalget for Luftfartssikkerhed blev også underrettet om den positive vurdering (for indeværende), som EASA og Frankrigs kompetente myndigheder har afgivet om Yemenias gennemførelse af de afhjælpende foranstaltninger,

som skal hjælpe luftfartsselskabet med at få genudstedt sin europæiske vedligeholdelsesgodkendelse.

(25) Der blev udtalt anerkendelse til den indsats, Yemenia har ydet for at rette op på de sikkerhedsmangler, der er konstateret i de forskellige audit. Yemenias gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger på vedligeholdelsesområdet – som rapporteret i CAMA's vurderinger for området – tages til efterretning. EASA og medlemsstaterne tilrettelægger et besøg i Yemen så snart, det kan lade sig gøre, for at kontrollere sikkerhedssituationen hos Yemenia med henblik på at evaluere luftfartsselskabets faktiske overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder og på at evaluere CAMA's evne til at sikre tilsynet med den civile luftfarts sikkerhed i Yemen.

(26) Medlemsstaterne vil systematisk kontrollere Yemenias faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008. Udvalget for Luftfartssikkerhed gennemgår denne sag ved sit næste møde.

Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo

(27) Myndighederne i Den Demokratiske Republik Congo har oplyst Kommissionen om, at de har trukket følgende luftfartsselskabers AOC tilbage: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines og Espace Aviation Service. Disse luftfartsselskaber er ophørt med deres aktiviteter pr. 30. juli 2009.

(28) Myndighederne i Den Demokratiske Republik Congo har desuden oplyst Kommissionen om, at de har trukket AOC tilbage for følgende luftfartsselskaber, som Kommissionen ikke tidligere var blevet underrettet om, at der var udstedt AOC til: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport og Brooks Trading. Disse luftfartsselskaber er ophørt med deres aktiviteter pr. 30. juli 2009.

(29) Det vurderes derfor i lyset af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier, at de nævnte luftfartsselskaber med licens i Den Demokratiske Republik Congo ikke længere bør være opført i bilag A.

⁽¹⁾ EUT L 197 af 25.7.2008, s. 39, og EUT L 306 af 15.11.2008, s. 49.

Luftfartsselskaber fra Djibouti

- (30) Der foreligger bekræftede oplysninger om, at tilsynsmyndighederne for luftfartsselskaber med licenser fra Djibouti har udvist manglende evne til at afhjælpe sikkerhedsmangler, hvilket fremgik af resultaterne af den audit af Djibouti, som ICAO gennemførte inden for rammerne af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP) i marts 2008. I forbindelse med denne audit er der rapporteret et stort antal alvorlige sikkerhedsmangler med hensyn til Djiboutis civilluftfartsmyndigheds evne til at varetage sit ansvar for tilsynet med luftfartssikkerheden. På det tidspunkt, hvor ICAO's audit blev afsluttet, var 96% af ICAO's standarder ikke gennemført.
- (31) Der foreligger bekræftede oplysninger om, at Djiboutis kompetente myndigheder har utilstrækkelig evne til fuldt ud at afhjælpe ICAO's konstateringer af manglende overensstemmelse, hvilket fremgår af, at ICAO ifølge sin afsluttende rapport af februar 2009 er af den opfattelse, at en meget betydelig del af myndighedernes foreslåede eller gennemførte afhjælpende foranstaltninger ikke reelt afhjælper de konstaterede mangler. Bl.a. på området luftfartøjsoperationer betragtede ICAO mere end to tredjedele af Djiboutis foreslåede tiltag som ikke fuldt acceptable.
- (32) Desuden underrettede ICAO alle kontraherende parter i Chicagokonventionen om betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, idet Djibouti ikke har etableret et pålideligt system for tilsyn med luftfartsselskaber, som Djiboutis kompetente myndigheder har udstedt en AOC (Air Operator Certificate) til, og der er heller ikke etableret en handlingsplan for at afhjælpe denne situation.
- (33) På baggrund af ovenstående indledte Kommissionen drøftelser med Djiboutis kompetente myndigheder, gav udtryk for alvorlige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med driften af luftfartsselskaber med licens fra dette land og anmodede om yderligere oplysninger om de foranstaltninger, som Djiboutis kompetente myndigheder har truffet for at følge op på ICAO's konstateringer og bemærkninger vedrørende acceptabiliteten af disse afhjælpende foranstaltninger.
- (34) Djiboutis kompetente myndigheder (DACM) underrettede Kommissionen om, at gennemførelsen af handlingsplanen, som er rettet mod at finde løsninger på ICAO's konstateringer, er forsinket, og der er kun afsluttet et begrænset antal konstateringer. DACM gav ikke nærmere oplysninger om de iværksatte foranstaltninger, og der blev ikke forelagt dokumentation for en tilfredsstillende afslutning af de tilhørende konstateringer. DACM reagerede ikke på ICAO's bemærkninger om 34 foranstaltningers relevans, som organisationen anså for utilstrækkelige til at finde løse problemerne.
- (35) DACM bekræftede, at der skete to ulykker med omkomne i 2002 og 2007, som berørte luftfartøjer af typen Let 410 og Antonov 26. DACM gav dog ikke

nogen oplysninger om undersøgelserne af ulykkerne eller foranstaltningerne for at afhjælpe årsagerne til ulykkerne.

- (36) DACM har meddelt Kommissionen, at de har trukket AOC for Djibouti Airlines tilbage den 30. juli 2009, og at luftfartsselskabet på det tidspunkt var ophørt med sine aktiviteter. De har også oplyst, at de har trukket AOC for Daallo Airlines tilbage den 15. september. Daallo Airlines har dog stadig en licens og anvender luftfartøjer af typen DC-9, som er registreret i Comorerne, luftfartøjer af typen Antonov 24, der er registreret i Armenien, og luftfartøjer af typen Ilyushin 18, der er registreret i Kasakhstan. Der blev ikke forelagt dokumentation for identiteten af de faktiske operatører af disse luftfartøjer. Djiboutis kompetente myndigheder har ikke påvist, at de er i stand til at varetage deres ansvar for tilsynet med sikkerheden hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Djibouti.
- (37) På denne baggrund mener Kommissionen, at ud fra de fælles kriterier bør alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Djibouti, optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Republikken Congo

- (38) ICAO gennemførte en USOAP-audit i Republikken Congo i november 2008. Følgende konstatering gav anledning til en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed: »Den nationale civile luftfartsmyndighed (ANAC) har udstedt en række Air Operator Certificates (AOC) uden først at have etableret og indført en procedure for certificering og løbende tilsyn med luftfartsselskaber. Følgelig er disse AOC udstedt, uden at ANAC har sikret, at selskaberne overholder standarderne i Chicagokonventionens bilag 6 eller bestemmelserne i ICAO-dokument 8335. Herudover er der luftfartsselskaber, som opererer med en foreløbig licens og uden en AOC«. Denne væsentlige sikkerhedsmæssige betænkelighed er stadig i kraft.
- (39) I løbet af denne ICAO-audit var der 63 konstateringer af manglende effektiv gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder. Republikken Congo forelagde efterfølgende en plan for afhjælpende foranstaltninger. Mere end en tredjedel af de foreslåede afhjælpende foranstaltninger blev ikke accepteret af ICAO.
- (40) Den 26. august 2009 styrtede et transportfly, som drives af luftfartsselskabet Aero Fret Business, som er certificeret i Republikken Congo, ned i nærheden af Brazzaville lufthavn, og alle seks ombordværende blev dræbt. Som det land, hvor begivenheden fandt sted, er det Republikken Congo, der er ansvarlig for sikkerhedsundersøgelsen, som skal gennemføres i henhold til Chicagokonventionens bilag 13 for at fastslå årsagerne og undgå, at en tilsvarende ulykke sker igen. Under ICAO's audit blev der dog også konstateret 11 mangler på området ulykkeseftersforskning i Congo, og 6 af de foreslåede afhjælpende foranstaltninger blev ikke anset for at være tilfredsstillende.

- (41) Republikken Congos kompetente myndigheder underrettede ved to møder, som blev afholdt i Bruxelles, Kommissionen om, at de agtede at certificere tre luftfartsselskaber på ny med bistand fra ICAO-sagkyndige. Myndighederne har også fremsendt deres beslutninger af 15. oktober 2009, hvorved der udstedes etårige Air Operators Certificates til luftfartsselskaberne Aero-Service, Equafight Services, Société Nouvelle Air Congo og Trans Air Congo. På samme tidspunkt underrettede Republikken Congos kompetente myndighed luftfartsselskaberne Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation og Protocole Aviation om, at deres AOC var trukket tilbage, indtil afslutning af undersøgelsen af den nødvendige dokumentation for at opnå en ny AOC. Herudover blev AOC for følgende luftfartsselskaber trukket tilbage: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines og United Express Service. Republikken Congos kompetente myndighed har dog ikke påvist, at certificeringsprocessen, som blev anvendt til udstedelse af AOC, overholder de relevante ICAO-standarder, eller at tilsynet med luftfartsselskaber, som de har udstedt AOC til, overholder disse standarder.
- (42) Republikken Congos kompetente myndigheder har indgivet skriftlige redegørelser til Udvalget for Luftfartssikkerhed om foranstaltninger til at afhjælpe den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, som ICAO har fremført, og andre manglende overholdelser, som er anført i ICAO's USOAP-auditrapport. Kommissionen noterer sig alle de foranstaltninger, som Republikken Congos kompetente myndigheder har iværksat indtil nu og opfordrer dem til at intensivere deres indsats for at gennemføre bæredygtige afhjælpende foranstaltninger. Kommissionen vil i nært samarbejde med ICAO nøje overvåge udviklingen i den civile luftfart i Republikken Congo og er villig til at yde teknisk bistand med henblik på at forbedre den administrative og tekniske kapacitet hos den myndighed, der er ansvarlig for tilsynet i landet.
- (43) Republikken Congos kompetente myndighed har dog ikke vist, at de magter at gennemføre de relevante sikkerhedsstandarder. På baggrund af ovenstående – og i afventning af en bæredygtig løsning på de manglende overensstemmelser med internationale standarder, herunder også den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed – vurderes det derfor på grundlag af de fælles kriterier, at der bør nedlægges driftsforbud for samtlige luftfartsselskaber, der er certificeret i Republikken Congo, og at de bør optages i bilag A.
- (44) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Executive Jet Services, der er certificeret i São Tomé og Príncipe. Disse mangler er konstateret af Belgien og Frankrig under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ⁽¹⁾. Executive Jet Services har ikke reageret hensigtsmæssigt og har ikke påvist, at det er lykkedes at afhjælpe manglerne på en bæredygtig måde.
- (45) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos STP Airways, der er certificeret i São Tomé og Príncipe. Disse mangler er konstateret af Frankrig og Det Forenede Kongerige under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi ⁽²⁾. STP Airways har imidlertid reageret hensigtsmæssigt og rettidigt på forespørgsler fra den civile franske luftfartsmyndighed vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter ved selskabets drift.
- (46) Det er dokumenteret, at visse luftfartsselskaber, der i øjeblikket har flyveforbud i EU, har flyttet en del af deres aktiviteter til São Tomé og Príncipe.
- (47) Der foreligger navnlig bekræftede oplysninger om, at luftfartsselskabet Hewa Bora Airways, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo, og i øjeblikket har flyveforbud i EU, under en lease back-aftale fortsætter med at bruge flyet af typen Boeing 767 med serienummer 23178, som er afregistreret i Den Demokratiske Republik Congo og registreret i São Tomé og Príncipe med nummer S9-TOP ⁽³⁾.
- (48) Herudover anvender luftfartsselskabet Africa's Connection luftfartøjet af typen Dornier 228 med serienummer 8068, der er registreret i São Tomé og Príncipe under nummer S9-RAS, et luftfartøj, som tidligere var registreret i Gabon og drevet af SCD Aviation, der er certificeret i Gabon, og som i øjeblikket har flyveforbud i Fællesskabet.
- (49) Herudover er der bekræftet dokumentation på, at luftfartsselskabet British Gulf International, der er certificeret i São Tomé, er det samme luftfartsselskab British Gulf International, som tidligere var certificeret i Kirgisistan og fik flyveforbud i oktober 2006 ⁽⁴⁾. British Gulf International anvender også fortsat luftfartøjet af typen Antonov 12 med serienummer 401901. Et luftfartøj af denne type, som drives af luftfartsselskabet, havde et havari i Al Habniaya (Irak) den 13. november 2008, hvor luftfartøjet blev totalskadet og seks personer omkom.
- (50) På baggrund af ovennævnte situation indledte Kommissionen drøftelser med São Tomé og Príncipes kompetente myndigheder, gav udtryk for alvorlige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med driften af Executive Jet Services og STP Airways og i forbindelse med flytningen af luftfartøjer ejet af luftfartsselskaber, som aktuelt har flyveforbud i Fællesskabet, til São Tomés register, og anmodede om yderligere oplysninger om de foranstaltninger, som de kompetente myndigheder har truffet for at imødegå disse betænkeligheder.

Luftfartsselskaber fra São Tomé og Príncipe

- (44) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos Executive Jet Services, der er certificeret i São Tomé og Príncipe. Disse mangler er konstateret af Belgien og Frankrig

⁽¹⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽²⁾ CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

⁽³⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113

⁽⁴⁾ EUT L 283 af 14.10.2006, s. 28.

- (51) São Tomés kompetente myndigheder (INAC) underrettede Kommissionen om, at man under proceduren for gencertificering af Executive Jet Services den 26. oktober 2009 havde besluttet midlertidigt at suspendere driften af luftfartøjet af typen Boeing 767 med serienummer 23178 og registreringsnummer S9-TOP, der drives af dette luftfartsselskab.
- (52) Luftfartsselskabet Executive Jet Services airways anmodede om at måtte forelægge Udvalget for Luftfartssikkerhed sagen og berettede om de foranstaltninger, der er iværksat for at afhjælpe de sikkerhedsmangler, der er konstateret i SAFA-programmets regi.
- (53) INAC underrettede Kommissionen om, at man under proceduren for gencertificering af STP Airways den 26. oktober 2009 havde besluttet midlertidigt at suspendere driften af to luftfartøjer af typen Boeing 767 med serienummer 25411 (registreringsnummer ukendt) og 26208 (registreringsnummer S9-DBY), som siden er afregistreret. INAC meddelte, at selv om STP Airways har et gyldigt AOC, er der for tiden ingen luftfartøjer på certifikatet.
- (54) Luftfartsselskabet STP Airways anmodede om at måtte forelægge Udvalget for Luftfartssikkerhed sagen og berettede om de foranstaltninger, der er iværksat for at afhjælpe de mangler, der er konstateret i SAFA-programmets regi. Selskabet bekræftede, at det ikke driver nogen luftfartøjer mere, og at det agter at anmode om en suspending af sit AOC.
- (55) INAC berettede, at der er udstedt 13 AOC, hvoraf 3 fremstår som suspenderet eller trukket tilbage. INAC forelagde dog ikke nogen dokumentation for, at der er sket en suspending eller en tilbagetrækning for luftfartsselskaberne Sky Wind, Styron Trading og Jet Line.
- (56) Dokumentationen, som INAC har forelagt, viser, at mere end halvdelen af luftfartsselskaberne med gyldige AOC udstedt af denne myndighed, har deres hovedvirksomhed andre steder end São Tomé og Príncipe. Navnlig British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo og Transliz Aviation har ikke deres hovedvirksomhed i São Tomé, hvilket fremgik af deres svar på en forespørgsel fra Kommissionen og de adresser, der er anført i deres respektive AOC.
- (57) INAC har ikke påvist, at den varetager sine pligter vedrørende tilsyn med sikkerheden for luftfartsselskaber, der er certificeret i São Tomé og Príncipe, i overensstemmelse med de internationale sikkerhedskrav, da en væsentlig del af disse luftfartsselskaber ikke jævnligt flyver i São Tomé og Príncipe, og INAC har fremført, at man delvis forlader sig på, at tilsynet udføres af de kompetente myndigheder i de lande, hvor luftfartsselskabernes aktiviteter faktisk udføres. INAC har dog ikke forelagt passende aftaler med disse myndigheder.
- (58) Herudover afslørede en analyse af de AOC, som er udstedt af São Tomé og Príncipes kompetente myndigheder, betydelige uoverensstemmelser med hensyn til godkendelser af den fortsatte luftdygtighed for flåderne i drift, godkendelser til transport af farligt gods og tilladelser til flyveoperationer ved dårlig sigtbarhed, som ikke kunne afklares i løbet af drøftelserne.
- (59) Det er dokumenteret, at der er en høj havarirate blandt luftfartsselskaber, der er certificeret i São Tomé og Príncipe. INAC bekræftede, at fire ulykker med omkomne vedrørte luftfartøjer af typen Antonov 12, Ilyushin 76 og DHC 6, som drives af luftfartsselskaber registreret i São Tomé og Príncipe. Som reaktion på denne situation meddelte INAC, at man den 21. februar 2009 havde besluttet at suspendere alle aktiviteter med luftfartøjer af typen Antonov 12, der er registreret i São Tomé og Príncipe. INAC bekræftede dog, at luftfartøjer af denne type stadig benyttes af luftfartsselskaberne British Gulf International, Transliz Aviation og Goliaf Air, der er certificeret i São Tomé og Príncipe.
- (60) Der foreligger bekræftede oplysninger om, at São Tomé og Príncipes kompetente myndigheder ikke har villet opfylde de internationale sikkerhedsstandarder, hvilket også fremgår af, at São Tomé og Príncipe gentagne gange har udsat den audit, som ICAO skulle gennemføre inden for rammerne af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). ICAO-auditten, som var programsat til maj 2007 og april 2008, kunne ikke gennemføres på disse tidspunkter.
- (61) Det vurderes derfor i lyset af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier, at luftfartsselskaber, der er certificeret i São Tomé og Príncipe, ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder og derfor bør opføres i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Ukraine

Ukraine Cargo Airways

- (62) Ukraines kompetente myndigheder oplyste den 22. september 2009 Kommissionen om deres beslutning nr. 574 af 17. august 2009 om, at aktiviteter under AOC nr. 145 af 20. november 2008, som indehavedes af Ukraine Cargo Airways, var ophørt med virkning fra beslutningens dato. Ukraines kompetente myndigheder bekræftede under deres redegørelse den 11. november 2009 i Udvalget for Luftfartssikkerhed, at »virksomheden Ukraine Cargo Airways ikke længere er på listen over registrerede luftfartsselskaber i Ukraine«.

- (63) På grundlag af de fælles kriterier kan luftfartsselskabet Ukraine Cargo Airways derfor på nuværende tidspunkt slettes fra bilag A.

Volare

- (64) Ukraines kompetente myndigheder oplyste den 31. juli 2009 Kommissionen om deres beslutning nr. 357 af 25. maj 2009 om at trække luftfartsselskabet Volares AOC tilbage med øjeblikkelig virkning.

- (65) På grundlag af de fælles kriterier kan luftfartsselskabet Volare derfor på nuværende tidspunkt slettes fra bilag A.

Motor Sich

- (66) Efter vedtagelsen af forordning nr. 619/2009 besøgte et hold EU-sagkyndige under ledelse af Det Europæiske Luftfartsikkerhedsagentur det ukrainske luftfartsselskab Motor Sich (MSI) den 27. oktober 2009 for at kontrollere status for gennemførelsen af afhjælpende foranstaltninger og den reelle afslutning af disse foranstaltninger med henblik på at finde en bæredygtig løsning på de konstaterede sikkerhedsproblemer.

- (67) Inspektionsholdets rapport anførte, at MSI har påvist, at der er foretaget en grundig årsagsanalyse af konstateringerne under SAFA-inspektioner. Det lod til, at denne analyse og planen for afhjælpende foranstaltninger på en hensigtsmæssig måde afhjælper de konstaterede mangler. Under besøget erklærede MSI, at tidligere SAFA-konstateringer for selskabets flåde af luftfartøjer alle er løst og korrigeret, herunder forbedrede EGPWS-systemer, sikkerhedsseler til sæder i cockpittet og sikkerhedsnet til fastspænding af fragt. MSI erklærede også, at der er take-off performance charts for alle anvendte luftfartøjstyper og startbaner. Inspektionsholdet under ledelse af det Europæiske Luftfartsikkerhedsagentur finder efter fysisk inspektion og/eller gennemgang af dokumenter følgende gennemført: a) retrofitting af sædesikkerhedsseler i cockpittet på luftfartøjer af typen AN-12, AN-72 og YAK-40; b) retrofitting af cockpit med iltmasker til hurtig iførelse på AN-12 (monteringen var i gang på luftfartøj UR-11316 på tidspunktet for inspektionsholdets besøg og blev gennemgået af holdet); c) montering af EGPWS på luftfartøjer af typen AN-12 og AN-140; d) take-off performance charts for alle startbaner, som i øjeblikket bruges af luftfartøjer af typen AN-12 og YAK-40. Ukraines kompetente myndigheder bekræftede under deres redegørelse i Udvalget for Luftfartsikkerhed, at luftfartsselskabet er i stand til at anvende kvalitetsstyringssystemet og forpligtede sig til at underrette Kommissionen om resultaterne af verifikationen heraf.

- (68) Med hensyn til flyveoperationer undersøgte inspektionsholdet navnlig MEL-lister (Minimum Equipment Lists), driftshåndbøger, ordninger for flyvetidsbegrænsning, operations control og flight dispatch-dokumenter og -procedurer og stikprøver af returnerede og udfyldte flight folders. Der blev ikke fundet uoverensstemmelser i forhold til ICAO's standarder. Under besøget demonstrerede MSI også for inspektionsholdet, at selskabet foretager en analyse af registrerede flyvedata for alle flyvninger med alle fly i drift.

- (69) Luftfartsselskabet anmodede om en høring i Udvalget for Luftfartsikkerhed og forelagde sin sag den 11. november 2009 og fremlagde skriftlig dokumentation til støtte for de foranstaltninger, der er iværksat for at afhjælpe de tidligere konstaterede sikkerhedsmangler.

- (70) Efter de kompetente ukrainske myndigheders og luftfartsselskabets redegørelser anmodede Udvalget for Luftfartsikkerhed om, at Ukraines luftfartsstyrelse fremlægger følgende dokumentation, så det kan afgøres, om der er grund til at slette Motor Sich på nuværende tidspunkt: a) verifikationsauditten for luftfartsselskabets kvalitetsstyringssystem; b) bekræftelse af, at alt udstyr i alle Motor Sich-luftfartøjer, som benyttes til internationale flyvninger, er i overensstemmelse med ICAO's standarder, herunder navnlig: i) sædesikkerhedsseler i cockpittet på luftfartøjer af typen AN-12, AN-72 og YAK-40; ii) iltmasker til hurtig iførelse i cockpittet på AN-12; c) EGPWS på luftfartøjer af typen AN-12 og AN-140; d) bekræftelse af, at startpræstationsdata for alle startbaner, som i øjeblikket bruges af Motor Sich-luftfartøjer af typen AN-12 og YAK-40, findes i luftfartsselskabets driftshåndbog; d) dokumentation for en tilfredsstillende løsning på de 38 konstateringer, som Ukraines luftfartsstyrelse har gjort i løbet af 2009 i forbindelse med tilsynet med luftfartsselskabet. Ukraines kompetente myndigheder fremsendte disse oplysninger den 16. november.

- (71) Efter modtagelse af de ønskede oplysninger fra Ukraines kompetente myndigheder og på grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at Motor Sich ikke længere bør være opført i bilag A.

UMAir

- (72) Efter vedtagelsen af forordning nr. 619/2009 besøgte et hold EU-sagkyndige det ukrainske luftfartsselskab UMAir den 28. oktober 2009 for at kontrollere status for gennemførelsen af afhjælpende foranstaltninger og den reelle afslutning af disse foranstaltninger med henblik på at finde en bæredygtig løsning på de konstaterede sikkerhedsproblemer.

(73) Under besøget blev holdet forevist en ajourført plan for afhjælpende foranstaltninger, hvor det blev anført, at kvalitetschefen havde afsluttet en kontrol af de gennemførte afhjælpende foranstaltninger. Kontrollen af status for konstateringer, der var gjort af et hold EU-sagkyndige under et besøg hos luftfartsselskabet den 28. maj 2009, viste, at selv om der er gjort en væsentlig indsats siden dette besøg for at finde hensigtsmæssige løsninger for konstateringerne, så kan visse konstateringer, der berører flyvesikkerheden (flyvedataovervågning på luftfartøjer af typen DC-9) og fortsat luftdygtighed og vedligeholdelse og teknik (der anvendes endnu ikke motorovervågningsprogrammer på luftfartøjer af typen DC-9 og MD-80), endnu ikke anses for afsluttet. Flyveoperationerne gav også anledning til en ny konstatering, idet der blev konstateret manglende overensstemmelse i den godkendte MEL-liste for luftfartøjer af typen DC-9.

(74) Under mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 11. november 2009 erklærede UMAir, at de havde bedt om en begrænsning af selskabets AOC, så DC-9-luftfartøjer ikke kan benyttes til flyvninger til Fællesskabet. Ukraines kompetente myndigheder udstedte den 11. november 2009 et nyt AOC, som udelukker flyvninger ind i EU med denne type luftfartøj.

(75) De fremskridt, som UMAir har gjort i perioden siden de EU-sagkyndiges besøg i maj 2009, og begrænsningerne i luftfartsselskabets AOC tages til efterretning. På baggrund af den betydelige indsats, som luftfartsselskabet har gjort for at sørge for at flyveoperationerne overholder de internationale sikkerhedsstandarder, bør det have tilladelse til at genoptage sine flyveoperationer ind i Fællesskabet med en del af flåden.

(76) På grundlag af de fælles kriterier, bør UMAir derfor flyttes fra bilag A til bilag B og bør have tilladelse til at genoptage flyveoperationerne ind i Fællesskabet med luftfartøjet af typen MD-83 med registreringsnummer UR-CFF.

Generelt tilsyn med sikkerheden hos luftfartsselskaber fra Ukraine

(77) Som fastsat i forordning nr. 619/2009, har Kommissionen fortsat den tætte overvågning af gennemførelsen af de forskellige foranstaltninger, som Ukraines kompetente myndigheder forelagde på mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 1. juli 2009. Med dette mål for øje besøgte EU-sagkyndige Ukraines luftfartsstyrelse fra den 26. til den 29. oktober. Formålet med besøget var at kontrollere status for gennemførelsen af afhjælpende foranstaltninger, der var foreslået til at løse de konstaterede problemer i rapporten om de EU-sagkyndiges besøg fra 25. til 29. maj 2009, og de foranstaltninger, som Ukraines luftfartsstyrelse præsenterede i planen for

afhjælpende foranstaltninger den 23. juni, og som tager sigte på en forbedring af sikkerhedstilsynet med luftfartsselskaber under denne myndigheds lovpligtige kontrol.

(78) Rapporten om besøget anfører, at 14 ud af de 33 konstateringer, som blev gjort under besøget i maj 2009, kan anses for afsluttet på grundlag af den dokumentation, som Ukraines kompetente myndigheder forelagde under besøget. 19 konstateringer er endnu ikke afsluttet.

(79) De forbedringer, som de kompetente myndigheder har gennemført siden besøget i maj 2009, og navnlig stigningen i tilsynet med de ukrainske luftfartsselskaber og fjernelsen af et betydeligt antal luftfartøjer fra Ukraines register (mere end 800 ud af 1 600 luftfartøjer i 2008) tages til efterretning. Myndighederne opfordres til yderligere at intensivere indsatsen med henblik på at styrke deres tilsyn med sikkerheden.

Ariana Afghan Airlines

(80) Ud fra dokumentation fra luftfartsselskabet bemærker Kommissionen, at Ariana Afghan Airlines har fået ny ledelse, at selskabet har rekrutteret eksterne sagkyndige til at bistå med at omarbejde politikker, procedurer og manualer, at der er indkøbt to Airbus A310-fly og at selskabet i driften bistås af Turkish Technic. Kommissionen har også noteret sig luftfartsselskabets intentioner om at blive auditeret af Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA).

(81) Det afghanske ministerium for transport og civil luftfart (MoTCA) har fremsendt en skriftlig redegørelse for de fremskridt, der er gjort, både af MoTCA og Ariana for at opfylde de internationale standarder. Ministeriet bekræftede, at Ariana Afghan Airlines havde foretaget væsentlige ændringer for så vidt angår luftfartøjers udstyr, ledelse og dokumentation, men de bekræftede også, at der endnu ikke er foretaget en audit af luftfartsselskabet, selv om det var planlagt, at en audit skulle være afsluttet ved udgangen af 2009. MoTCA kan således endnu ikke bekræfte, at Ariana Afghan Airlines overholder ICAO's standarder, og at der er et effektivt sikkerhedsstyringssystem på plads. MoTCA fremførte, at der havde fundet en række tilsynsaktiviteter (f.eks. flight og base inspektioner) i år, men der blev ikke fremlagt nogen dokumentation for resultaterne af disse inspektioner.

(82) Kommissionen noterer sig de fremskridt, der gøres hos Ariana Afghan Airlines med hensyn til at overholde internationale sikkerhedsstandarder. Indtil der foreligger yderligere dokumentation for at have løst de tilgrundliggende årsager til tidligere konstaterede sikkerhedsmangler, vurderes det dog på grundlag af de fælles kriterier, at luftfartsselskabet fortsat bør være opført i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Angola*TAAG Angola Airlines*

- (83) TAAG Angolan Airlines har siden juli 2009 haft tilladelse til at operere i Portugal udelukkende med luftfartøjerne af typen Boeing 777-200 med registreringsmærke D2-TED, D2-TEE og D2-TEF på de betingelser, der er redegjort for i betragtning 58 og 59 i forordning (EF) Nr. 619/2009⁽¹⁾.
- (84) Kommissionen anmodede Angolas kompetente myndigheder (INAVIC) om at forelægge oplysninger om tilsynet med luftfartsselskabet TAAG Angolan Airlines, herunder navnlig for så vidt angår øget tilsyn med flyvningerne til Portugal og resultaterne heraf.
- (85) INAVIC underrettede Kommissionen om, at den har forstærket det løbende tilsyn med TAAG Angolan Airlines, herunder navnlig via rampeinspektioner, og at resultaterne ikke viser nogen sikkerhedsmangler eller repetitive mangler.
- (86) TAAG Angolan Airlines anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed og fremlagde sin redegørelse den 10. november 2009 med henblik på at forelægge dokumentation for, at selskabet gør fremskridt med gennemførelsen af sin handlingsplan, og for selskabets sikkerhedspræstationer på flyvninger til Lissabon. Det blev bemærket, at mere end 100 flyvninger med luftfartøjer af typen Boeing 777 er gennemført til Lissabon uden sikkerhedsbetænkeligheder, og at INAVIC den 23. oktober 2009 har certificeret TAAG til at udføre ETOPS 120 min-flyveoperationer med Boeing 777. Luftfartsselskabet har anmodet om, at de bestemmelser, der gælder for B777-flåden, også anvendes på B737-700-flåden.
- (87) Portugals kompetente myndigheder bekræftede, at rampeinspektionerne af TAAG Angolan Airline, som er udført, siden luftfartsselskabet genoptog sine flyvninger til Lissabon, ikke viser nogen sikkerhedsmangler eller repetitive mangler.
- (88) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at TAAG i første omgang bør bibeholdes i bilag B på den betingelse, at luftfartsselskabet ikke udfører mere end ti ugentlige flyvninger med luftfartøjer af typen Boeing B-777 med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE og D2-TEF eller af typen Boeing B-737-700 med registreringsnumrene D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ fra Luanda til Lissabon. Disse flyvninger må først udføres, efter at Angolas myndigheder har udført rampeinspektioner af det luftfartøj, der skal udføre flyvningen, før hver afgang fra Angola, og de portugisiske myndigheder har udført rampeinspektioner af luftfartøjer i Portugal. Dette er en midlertidig foranstaltning, og Kommissionen vil gennemgå situationen ud fra alle disponible oplysninger og navnlig ud fra Portugals kompetente myndigheders evaluering.

Generelt tilsyn med sikkerheden hos luftfartsselskaber fra Angola

- (89) INAVIC berettede om væsentlige fremskridt med at finde løsninger på konstateringerne efter det seneste EU-sikkerhedsevalueringsbesøg fra 8. til 11. juni 2009. Der er navnlig tale om en yderligere ajourføring af de særlige driftsregulativer i tråd med ICAO's krav og fortsat rekruttering af kvalificeret personale, herunder navnlig flyveoperationsinspektører med kompetence i luftfartøjer af typen Boeing 737-700, hvilket har bevirket en 30 % stigning i tilsynsaktiviteterne.
- (90) INAVIC berettede om fremskridt med den fornyede certificering af Angolas luftfartsselskaber, og processen forventes afsluttet i udgangen af 2010; der er dog ingen luftfartsselskaber ud over TAAG Angolan Airlines, der er certificeret på ny endnu.
- (91) Kommissionen opfordrer INAVIC til at fortsætte den fornyede certificering af luftfartsselskaber med besluttsomhed og behørig hensyntagen til sikkerhedsbetænkeligheder, der konstateres i denne forbindelse. Indtil der er sket en fornyet certificering af Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair og Sonair i fuld overensstemmelse med Angolas nye luftfartssikkerhedsbestemmelser, bør disse 18 luftfartsselskaber på grundlag af de fælles kriterier fortsat være opført i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan*Berkut State Aircompany*

- (92) Berkut State Aircompany underrettede Kommissionen om, at selskabet har fjernet et luftfartøj af typen IL-76 og et luftfartøj af typen AN-12 fra sin flåde, og at det i august 2009 havde besluttet at begrænse sine aktiviteter til indenlandske flyvninger.
- (93) Kasakhstans kompetente myndigheder har bekræftet, at det er tilfældet, og har fremlagt dokumentation for, at de har udstedt et »Operations Certificate« til Berkut State Aircompany den 30. oktober 2009, som udelukker erhvervs-mæssige flyvninger.
- (94) På denne baggrund og på grundlag af de fælles kriterier, vurderes det, at dette luftfartsselskab kan udgå af bilag A.

Prime Aviation

- (95) Luftfartsselskabet Prime Aviation, der er certificeret i Kasakhstan, anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det fremlagde sin redegørelse den 11. november 2009. Selskabet erklærede, at dets kommercielle flåde består af et luftfartøj af typen Challenger 604 med registreringsnummer P4-CHV, der er registreret uden for Kasakhstan (i Aruba).

⁽¹⁾ EUT L 182 af 15.7.2009, s. 8.

- (96) Arubas kompetente myndighed er ansvarlig for tilsynet med luftfartøjet af typen Challenger 604 med registreringsnummer P4-CHV i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 1 og 8 til Chicago-konventionen samt dennes bilag 6 for så vidt angår fortsat luftdygtighed. Den gennemførte en audit for luftfartsselskabet Prime Aviation i marts 2009, som afslørede en lang række mangler. Det fremgår ikke af den dokumentation, som luftfartsselskabet har fremsendt til Udvalget for Luftfartssikkerhed, at alle afhjælpende foranstaltninger er gennemført på tilfredsstillende måde. For såvidt angår ICAO-kravene i bilag 6, så var der under auditten ikke noget bevis for, at tilsynet med flyveoperationerne faktisk finder sted. Det fremgik navnlig ikke, at MEL-listen er behørigt godkendt, og betingelserne for at kunne udsætte udbedring af mangler skal fortsat afklares.
- (97) På grundlag af ovenstående og de fælles kriterier vurderes det derfor, at luftfartsselskabet fortsat bør være opført i bilag A.

Generelt tilsyn med sikkerheden hos luftfartsselskaber fra Kasakhstan

- (98) Kasakhstans kompetente myndigheder anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det fremlagde sin redegørelse den 11. november 2009 for at berette om forbedringerne af tilsynet med sikkerheden.
- (99) Myndighederne underrettede Udvalget for Luftfartssikkerhed om de foranstaltninger, der var iværksat for at udrydde to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som blev offentliggjort af ICAO den 30. oktober 2009. Foranstaltninger er gradvis ved at blive gennemført, og det er hensigten, at foranstaltninger i forbindelse med luftfartøjer, der udfører erhvervsmæssig lufttransport, skal være afsluttet i oktober 2010.
- (100) Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste også, at de havde iværksat en række håndhævsforanstaltninger, som havde medført suspendering eller tilbagetrækning af en række AOC. De havde navnlig suspenderet AOC for luftfartsselskaberne Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly og Turgay Avia. De havde også suspenderet luftdygtigheds-certifikaterne for 66 luftfartøjer af typen Antonov 2 og fjernet 13 luftfartøjer fra Kasakhstans register, herunder 10 af typen Ilyushin 76, et af typen Ilyushin 62, et af typen Antonov 28 og et af typen Antonov 2.
- (101) Kasakhstans kompetente myndigheder har også oplyst og dokumenteret, at AOC for de følgende ti luftfartsselskaber, som er certificeret i Kasakhstan, er trukket tilbage: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (trukket tilbage den 1. april 2009) og Sayat Air (trukket tilbage den 19. august 2009). På grundlag af de fælles

kriterier kan disse luftfartsselskaber derfor slettes fra bilag A.

- (102) På grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at alle luftfartsselskaber med licens fra Kasakhstan, undtagen Air Astana, fortsat bør være opført i bilag A.
- (103) Det er taget til efterretning, at Kasakhstan har iværksat en ambitiøs reform af landets luftfartssektor, herunder navnlig for at forbedre sikkerheden. Den igangværende revision af luftfartslovgivningen og oprettelsen af et Flight Assessment Centre hilses velkommen; det vil give en bedre regulering af den civile luftfart i Kasakhstan og burde bane vejen for betydelige fremskridt hen imod en overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder. Kasakhstans kompetente myndigheder opfordres i denne forbindelse til at samarbejde fuldt ud med ICAO for at sikre, at de foreslåede handlingsplaner kan accepteres af ICAO og gennemføres rettidigt.

Luftfartsselskaber fra Kirgisistan

- (104) Kirgisistans kompetente myndigheder kom med en redegørelse den 11. november 2009 og berettede om fremskridtene med at gennemføre handlingsplanen, der skal afhjælpe de konstaterede sikkerhedsmangler. Myndighederne erklærede navnlig, at lovgivningen om luftfartssikkerhed er revideret, at der oprettes et uafhængigt civil luftfartsagentur, og at betingelserne for at blive certificeret som et luftfartsselskab er blevet strengere. Myndighederne erklærede også, at en stor del af AOC'erne var trukket tilbage som følge heraf, og at størstedelen af luftfartøjerne faktisk var blevet fjernet fra registeret.
- (105) Kirgisistans kompetente myndigheder oplyste, at de har udstedt et nyt AOC til luftfartsselskabet Asian Air: På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Asian Air bør optages i bilag A.
- (106) Det er taget til efterretning, at Kirgisistan iværksatte en ambitiøs reform af landets luftfartssektor, herunder navnlig for at forbedre sikkerheden. Vigtigheden af den audit, der blev gennemført af ICAO i april 2009 som led i det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP), understreges. Kirgisistans kompetente myndigheder opfordres i denne forbindelse til at samarbejde fuldt ud med ICAO for at sikre, at de foreslåede handlingsplaner kan accepteres af organisationen og gennemføres rettidigt.
- (107) Det blev besluttet, at Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur skal gennemføre en inspektion hos Kirgisistan for at overvåge gennemførelsen af de gældende sikkerhedskrav hos de kompetente myndigheder og de virksomheder, som de fører tilsyn med. Inspektionen finder sted, når handlingsplanen er aftalt med ICAO og gennemført.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

- (108) På grundlag af bekræftede oplysninger⁽¹⁾ om alvorlige konstaterede sikkerhedsmangler i forbindelse med flyveoperationer udført af luftfartsselskabet YAK Service, der er certificeret af Den Russiske Føderations kompetente myndigheder, iværksatte Kommissionen en formel undersøgelse af dette luftfartsselskab den 15. juli 2009. Den Russiske Føderations kompetente myndigheder oplyste den 4. august 2009, at de efter egne inspektioner, som bekræftede resultaterne, havde begrænset luftfartsselskabets flyveoperationer med luftfartøjer af typen YAK-42 og YAK-40, jf. de russiske myndigheders beslutning af 24. juli 2009.
- (109) Den Russiske Føderations kompetente myndigheder oplyste den 6. oktober 2009 Kommissionen om, at de efter luftfartsselskabets gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger havde ophævet begrænsningerne for selskabets luftfartøjer. Luftfartsselskabet med bistand fra myndighederne blev hørt af Kommissionen og en medlemsstat den 30. oktober.
- (110) Den Russiske Føderations kompetente myndigheder forelagde en redegørelse i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 11. november og forklarede de forskellige tilsynsaktiviteter og håndhævelsesforanstaltninger, som de havde iværksat for at sikre, at luftfartsselskabet ville finde bæredygtige løsninger for de tidligere konstaterede sikkerhedsmangler. De erklærede desuden, at der jævnligt vil blive foretaget rampeinspektion af luftfartøjer, der drives af YAK Services, for at sikre, at de overholder de internationale standarder. På grundlag af disse oplysninger, mener Kommissionen og medlemmerne af Udvalget for Luftfartssikkerhed, at de tidligere konstaterede sikkerhedsmangler hos YAK Service er løst under Den Russiske Føderations kompetente myndigheders ansvar.
- (111) På grundlag af de oplysninger, som myndighederne har forelagt og på grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at der på nuværende tidspunkt ikke er behov for yderligere foranstaltninger. Medlemsstaterne vil systematisk kontrollere YAK Services faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008.
- (112) Den Russiske Føderations kompetente myndigheder oplyste den 9. november 2009 skriftligt Kommissionen om deres certificeringsudvalgs beslutning om at ophæve de tidligere pålagte begrænsninger af luftfartsselskabet Aeroflot Nords operationer.
- (113) Den Russiske Føderations kompetente myndigheder oplyste den 9. november 2009 Kommissionen om, at de havde ændret deres beslutning af 25. april 2008, hvorefter de havde forbudt luftfartøjer opført på 13 russiske luftfartsselskabers AOC at flyve ind i Fællesskabet. Luftfartøjerne var ikke udstyret til at udføre internationale flyvninger i henhold til ICAO-standarder (ikke udstyret med TAWS/EGPWS), og deres luftdygtighedscertifikat var udløbet og ikke blevet fornyet.
- (114) Ifølge den nye afgørelse udelukkes følgende luftfartøjer fra at operere til, i eller fra Fællesskabet:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 og RA-47360; AN-26: RA-26660
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 og RA-85682
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 og RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 og RA-88300; Yak-40K: RA-21505 og RA-98109; Yak-42D: RA-42437; alle (22) helikoptere Kamov Ka-26 (registreringsnummer ukendt); alle (49) helikoptere Mi-8 (registreringsnummer ukendt); alle (11) helikoptere Mi-171 (registreringsnummer ukendt); alle (8) helikoptere Mi-2 (registreringsnummer ukendt); alle (1) helikopter EC-120B: RA-04116
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 og RA-85457
 - e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartøjet TU-154M RA-85683, som tidligere var opført på Krasnoyarsky Airlines' AOC, som blev trukket tilbage tidligere på året, drives i øjeblikket af et andet luftfartsselskab, som er certificeret i Den Russiske Føderation
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42526, RA-42538 og RA-42541
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (registreringsnummer ukendt); alle Antonov An-24 (registreringsnummer ukendt); alle An-2 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mi-2 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mi-8 (registreringsnummer ukendt)
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 og RA-85690

(1) FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374 og RA-42433; alle Tupolev TU-134A herunder: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 og RA-65973. alle Antonov AN-24RV herunder: RA-46625 og RA-47818; luftfartøjerne af typen AN24RV med registreringsnummer RA-46625 og RA-47818 drives på nuværende tidspunkt af et andet russisk luftfartsselskab
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 og RA-85508
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 og RA-85820. alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, og RA-65977; luftfartøjerne RA-65143 og RA-65916 drives af et andet russisk luftfartsselskab; alle (1) TU-134B: RA-65726 drives af et andet russisk luftfartsselskab; alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 og RA-88280; alle helikoptere Mil-26: (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mil-10: (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mil-8 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere AS-355 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere BO-105 (registreringsnummer ukendt); luftfartøjer af typen AN-24B (RA-46267 og RA-47289) og luftfartøjer af typen AN-24RV (RA-46509, RA-46519 og RA-47800) drives af et andet russisk luftfartsselskab
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65979; TU-214: RA-64504 og RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 og RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 og RA-88200; luftfar-

tøjet RA-65555 drives af et andet russisk luftfartsselskab.

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

- (115) Kommissionen har indtil videre ikke modtaget dokumentation for en fuldstændig gennemførelse af passende afhjælpningsforanstaltninger hos de andre luftfartsselskaber, som er medtaget på den fællesskabsliste, der blev ajourført den 13. juli 2009, eller hos de myndigheder, der er ansvarlige for det lovpligtige tilsyn med disse luftfartsselskaber, til trods for specifikke anmodninger herom fra Kommissionen. Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber fortsat skal være pålagt driftsforbud (bilag A) eller driftsmæssige begrænsninger (bilag B) alt efter omstændighederne.
- (116) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. november 2009.

På Kommissionens vegne

Jacques BARROT

Næstformand

BILAG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, FOR HVIS VEDKOMMENDE ALLE FORMER FOR DRIFT ER OMFATTET AF FORBUD I FÆLLESSKABET ⁽¹⁾

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Den Demokratiske Folkerepublik Korea (DPRK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republikken Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kongeriget Cambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ukendt	VRB	Republikken Rwanda
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen TAAG Angola Airlines, herunder:			Republikken Angola
AEROJET	015	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	004	DCD	Republikken Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	003	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	Republikken Angola
ALADA	005	RAD	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukendt	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola
HELIMALONGO	011	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
PHA	019	Ukendt	Republikken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Ukendt	Republikken Angola
SAL	013	Ukendt	Republikken Angola
SERVISAIR	018	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	014	SOR	Republikken Angola

⁽¹⁾ Luftfartsselskaber, der er opført i bilag A, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet-leasede luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Benin, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:		—	Republikken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Ukendt	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Ukendt	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	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
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Ukendt	Republikken Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Ukendt	Republic of Congo
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (RDC), der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:		—	Demokratiske Republik Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratiske Republik Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratiske Republik Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratiske Republik Congo (RDC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratiske Republik Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratiske Republik Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Demokratiske Republik Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiske Republik Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Ukendt	Demokratiske Republik Congo (RDC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Djibouti, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
DJIBOUTI AIRLINES	Ukendt	DJB	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Ækvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ukendt	CEL	Ækvatorialguinea

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
EGAMS	Ukendt	EGM	Ækvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ækvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Ækvatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ækvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Ækvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Ukendt	Ukendt	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, undtagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, and Ekspres Transportasi Antarbenua, herunder:			Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Ukendt	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ukendt	Republikken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ukendt	Republikken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Ukendt	Republikken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukendt	Republikken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republikken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republikken Indonesien
EASTINDO	135-038	Ukendt	Republikken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republikken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Republikken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Ukendt	Republikken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republikken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	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
MEGANTARA	121-025	MKE	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
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukendt	Republikken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Ukendt	Republikken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republikken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukendt	Republikken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukendt	Republikken Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republikken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republikken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republikken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ukendt	Republikken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Ukendt	Republikken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republikken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republikken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ukendt	Republikken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ukendt	Republikken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesien
UNINDO	135-040	Ukendt	Republikken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republikken Indonesien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Kasakhstan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Air Astana, herunder:			Republikken Kasakhstan
AERO AIR COMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AEROPRAKT KZ	Ukendt	APK	Republikken Kasakhstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
AIR DIVISION OF EKA	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AIR FLAMINGO	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
AIR TRUST AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Ukendt	AKS	Republikken Kasakhstan
ALMATY AVIATION	Ukendt	LMT	Republikken Kasakhstan
ARKHABAY	Ukendt	KEK	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republikken Kasakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republikken Kasakhstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republikken Kasakhstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republikken Kasakhstan
BERKUT KZ	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republikken Kasakhstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republikken Kasakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Ukendt	KZE	Republikken Kasakhstan
FENIX	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republikken Kasakhstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republikken Kasakhstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republikken Kasakhstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAIRWEST	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
KAZAVIA	Ukendt	KKA	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	Ukendt	KZS	Republikken Kasakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	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
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republikken Kasakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republikken Kasakhstan
NAVIGATOR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Ukendt	KOV	Republikken Kasakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION			Republikken Kasakhstan
SALEM AIRCOMPANY	Ukendt	KKS	Republikken Kasakhstan
SAMAL AIR	Ukendt	SAV	Republikken Kasakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republikken Kasakhstan
SEMEYAVIA	Ukendt	SMK	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republikken Kasakhstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republikken Kasakhstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republikken Kasakhstan
SKYSERVICE	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
TYAN SHAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Ukendt	JTU	Republikken Kasakhstan
ZHERSU AVIA	Ukendt	RZU	Republikken Kasakhstan
ZHEZKAZGANAIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
ASIAN AIR	Ukendt	AAZ	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Den Kirgisiske Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
DAMES	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Den Kirgisiske Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Den Kirgisiske Republik
ITEK AIR	04	IKA	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
MAX AVIA	33	MAI	Den Kirgisiske Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	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
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Den Kirgisiske Republik
TENIR AIRLINES	26	TEB	Den Kirgisiske Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	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, herunder:			Den Gabonesiske Republik
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Den Gabonesiske Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Den Gabonesiske Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ukendt	Den Gabonesiske Republik
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ukendt	Den Gabonesiske Republik
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Den Gabonesiske Republik
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Ukendt	Den Gabonesiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i São Tomé og Príncipe, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:	—	—	São Tomé og Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Ukendt	São Tomé og Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé og Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé og Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ukendt	São Tomé og Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé og Príncipe
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	TMS	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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Ukendt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ukendt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ukendt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ukendt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ukendt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Swaziland, herunder:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Ukendt	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Ukendt	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Ukendt	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Ukendt	Ukendt	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Ukendt	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Ukendt	SZL	Swaziland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Zambia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAG B

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Type luftfartøj	Registreringsnummer eller -numre og serie-nummer eller -numre, hvis dette/disse er kendt	Registreringsstat
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50; 1 luftfartøj af typen Falcon 900	Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Den Gabonesiske Republik
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kasakhstan	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen B767; 4 luftfartøjer af typen B757; 10 luftfartøjer af typen A319/320/321; 5 luftfartøjer af typen Fokker 50	Hele flåden, undtagen: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Kongeriget Nederlandene)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336)	Comorerne
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Boeing B-767-200	Hele flåden, undtagen: TR-LHP	Den Gabonesiske Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Challenger; CL601; 1 luftfartøj af typen HS-125-800	Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG	Den Gabonesiske Republik; Den Sydafrikanske Republik
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 3 luftfartøjer af typen Boeing B-777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B-737-700	All fleet with the exception of: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	Republikken Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Hele flåden, undtagen 1 luftfartøj af typen MD-83	Hele flåden, undtagen: UR-CFF	Ukraine

⁽¹⁾ Afrijet må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.

⁽²⁾ Air Astana må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.

⁽³⁾ Gabon Airlines må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines må kun belyve Portugal og kun med de specifikke luftfartøjer og på de betingelser, der er fastsat i denne forordnings 58. og 59. betragtning.

⁽¹⁾ Luftfartsselskaber, der er opført i bilag B, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet-leasede luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.