

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1071/2010**af 22. november 2010****om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikel 4, 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 Unionen 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 Unionen eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på fællesskabslisten.
- (4) Kommissionen gav de berørte luftfartsselskaber lejlighed til at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give 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. 3922/1991 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 operationelle hovedkonklusioner, der er aftalt i forbindelse med det seneste møde i den europæiske SAFA-styringsgruppe (ESSG), der er afholdt i Wien den 28.-29. oktober 2010. Det fik bl.a. oplysninger om ESSG's godkendelse af, at der på frivillig basis indføres en kvote for et mindste antal årlige inspektioner, som medlemsstaterne skal udføre fra 2011.
- (7) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser om analysen af rapporter fra de omfattende sikkerhedsaudits, som Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) har udført inden for rammerne af sit verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP), og resultaterne af Kommissionens og ICAO's samarbejde på sikkerhedsområdet — navnlig mulighederne for at udveksle sikkerhedsoplysninger om, i hvilket omfang de internationale sikkerhedsstandarder og den anbefalede praksis rent faktisk overholdes.
- (8) Som opfølgning på konklusionerne af ICAO's generalforsamling bemyndigede Kommissionen Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) til at samordne den regelmæssige gennemgang af rapporterne angående de omfattende sikkerhedsaudits, som Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) har udført inden for rammerne af sit verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP), og som udføres sammen med medlemsstaters eksperter i forbindelse med en arbejdsgruppe, der er nedsat af Udvalget for Luftfartssikkerhed. Medlemsstaterne opfordres til at udnævne eksperter med henblik på at bidrage til denne vigtige opgave.

⁽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.

- (9) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og Kommissionen om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i de 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.
- (10) Udvalget for Luftfartssikkerhed er også blevet underrettet om de håndhævelsesforanstaltninger, som EASA og medlemsstaterne har iværksat for at sikre den vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelse af luftfartøjer, der er registreret i Unionen og drives af luftfartsselskaber, der er certificeret af civile luftfartsmyndigheder i tredjelande.
- (11) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

Den Europæiske Unions luftfartsselskaber

- (12) På baggrund af resultater af SAFA-rampeinspektioner for luftfartøjer fra visse EU-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: Grækenland tilbagekaldte luftfartsselskabet Hellas Jet's Air Operator Certificate (AOC) tillige med dets licens den 30. oktober, efter at det indstillede sine operationer den 30. april 2010. Tyskland oplyste om suspenderingen af luftfartsselskabet ACH Hamburgs AOC den 27. oktober 2010 og om begrænsningen af luftfartsselskabet Advance Air Luftfahrtgesellschafts AOC den 30. september 2010 med henblik på at udelukke et luftfartøj med registreringsnummer D-CJJI. Spanien bekræftede, at Balears Link Express' AOC stadig er suspenderet siden den 9. juni 2010; Sverige oplyste, at Viking Airlines AB's AOC blev suspenderet den 29. oktober 2010.
- (13) Portugal oplyste, at grundet betydelige betænkeligheder ved sikkerheden i forbindelse med driften af og den vedvarende luftdygtighed for luftfartøjer, som opereres af to portugisiske luftfartsselskaber — Luzair og White, og efter samråd med Kommissionen den 25. oktober 2010 besluttede de at styrke det løbende tilsyn med disse luftfartsselskaber for at sikre, at de rettidigt gennemfører en passende plan for afhjælpende foranstaltninger. Portugal oplyste Udvalget for Luftfartssikkerhed om visse forbedringer af luftfartsselskabet White's præstationer. Kommissionen noterede sig de meddelte foranstaltninger. EASA vil udføre en standardinspektion i Portugal inden for rammerne af forordning (EF) nr. 216/2008. Udvalget for Luftfartssikkerhed vil i givet fald blive underrettet om resultaterne af dette kontrollbesøg på sit kommende møde.
- Luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Afghanistan**
- Kam Air*
- (14) Der er bekræftede oplysninger om sikkerhedsmangler hos Kam Air, der er certificeret af Den Islamiske Republik Afghanistan. Den 11. august 2010 ramte halepartiet af et luftfartøj af typen DC8 og med registreringsnr. YA-VIC fra Kam Air startbanen og græsset uden for startbanen, inden det gik i luften under en afgang fra lufthavnen i Manston (Det Forenede Kongerige). Det Forenede Kongeriges efterforskning af denne alvorlige hændelse konkluderede, at der var alvorlige mangler ved flykontrollen med Kam Airs DC8-flåde. Det Forenede Kongerige pålagde derfor et nationalt forbud på Kam Airs DC8-operationer fra den 2. september 2010.
- (15) Desuden afslørede Østrigs kompetente myndigheder under en SAFA-rampeinspektion et betydeligt antal betydelige sikkerhedsmangler i et Kam Air-luftfartøj af typen Boeing B767 med registreringsnr. YA-KAM den 16. september 2010⁽¹⁾. Af SAFA-rampeinspektionsresultaterne konkluderede Østrig, at der var alvorlige svigt hos Kam Air på områderne operationelle procedurer, udstyr, systemhåndtering og lastning af fragt. På baggrund af de mangler, som blev påvist i forbindelse med efterforskningen i Det Forenede Kongerige, og sammenfaldet mellem disse mangler og de mangler, der er afsløret i forbindelse med SAFA-rampeinspektionen i Wien lufthavn, pålagde Østrig et nationalt forbud mod alle Kam Airs operationer fra den 17. september 2010.
- (16) I henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 2111/2005 underrettede de to medlemsstater Udvalget for Luftfartssikkerhed om de trufne foranstaltninger.
- (17) Den 6. oktober 2010 mødte Den Islamiske Republik Afghanistans kompetente myndigheder (MoTCA) Kommissionen og repræsentanter fra medlemsstaterne for at drøfte omstændighederne ved Manston-hændelsen og SAFA-inspektionen i Østrig.
- (18) På mødet kunne luftfartsselskabet ikke dokumentere, at det er i stand til at opfylde de relevante internationale sikkerhedsstandarder. Luftfartøjet af typen DC8 var blevet sat i drift i marts 2010 uden et passende ledelsesmæssigt tilsyn og uden den nødvendige uddannelse af de besætninger, der er ansat til at operere luftfartøjet. Desuden havde disse besætninger endnu ikke afsluttet den relevante uddannelse, selv om luftfartøjet stadig benyttes til internationale erhvervs-mæssige flyvninger. Endvidere fremlagde luftfartsselskabet ikke dokumentation for, at flybesætningerne var ajour med deres opgaver i forbindelse med flyvetjenesten på det tidspunkt, hvor den alvorlige hændelse fandt sted i Det Forenede Kongerige. Vedrørende luftfartøjet af typen Boeing B767 forklarede Kam Air, at luftfartøjet med registreringsnr. YA-KAM, der

⁽¹⁾ ACG-2010-335.

blev pålagt rampeinspektion i Østrig, var på sin første flyvning efter at være parkeret i en længere periode, og det var ikke på passende vis klargjort til driften, inden det blev indsat på flyvningen til Wien. Endvidere forklarede luftfartsselskabet, at som følge af indførelsen af DC8-luftfartøjet var dets ledelsesmæssige ressourcer overbebyrdede, og det havde ikke været i stand til at sikre gennemførelsen af de korrekte sikkerhedsaktiviteter forud for afsendelsen af luftfartøjet.

- (19) Luftfartsselskabet Kam Air anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed og fremlagde sin redegørelse den 9. november 2010. Kam Air oplyste Udvalget om, at det ikke længere opererede luftfartøjet af typen DC 8. Da Kam Air granskede de hændelser, der førte til forbuddene mod at beflyve Det Forenede Kongerige og Østrig, kunne det desuden ikke påvise systemiske sikkerhedsmangler i luftfartsselskabet, som kunne forklare den påviste manglende overholdelse af ICAO's standarder.
- (20) På mødet den 6. oktober 2010 var MoTCA ude af stand til at forklare, hvorfor der findes to forskellige driftsspecifikationer for Kam Air, der er undertegnet den samme dag (29. september 2010), hvoraf DC8-luftfartøjet var opført på den ene og fjernet på den anden. Det stod derfor ikke klart, hvorvidt Kam Air var godkendt til at udføre operationer med luftfartøjet af typen DC8 fra denne dato. Derudover kunne MoTCA ikke dokumentere resultaterne af eventuelle certificerings- og tilsynsaktiviteter, som er udført hos Kam Air.
- (21) I lyset af disse konstateringer og på grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at luftfartsselskabet Kam Air ikke opfylder de fælles kriterier og derfor bør optages i bilag A.

Generelt tilsyn med sikkerheden hos luftfartsselskaber fra Afghanistan

- (22) Der foreligger bekræftede oplysninger om, at Den Islamiske Republik Afghanistans kompetente myndigheder for indeværende ikke er i stand til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder og føre tilsyn med luftfartøjerne, der benyttes af luftfartsselskaber henhørende under deres myndighedskontrol, i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen. Som MoTCA forklarede den 6. oktober 2010, har myndigheden pt. betydelige vanskeligheder med at opfylde sine internationale forpligtelser inden for alle sikkerhedssystemets kritiske aspekter. Myndigheden er fuldstændig afhængig af den ekspertise, som ICAO stiller til rådighed for at udføre inspektioner, og erklærede, at på grund af mangel på kvalificeret personale havde den udstedt luftdygtighedsbeviser til nogle luftfartøjer uden at have gennemført de relevante inspektioner. Desuden var den primære luftfartslovgivning for luftfar-

tøjsoperationer forældet (1972); et lovudkast var blevet forelagt regeringen til godkendelse uden nogen angivelse af vedtagelsesdatoen. Derudover havde operationelle bestemmelser alene en ikke-bindende karakter (rådgivende cirkulærer).

- (23) MoTCA anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed og fremlagde sin redegørelse den 9. november 2010. Myndigheden accepterede, at dens tilsyn hidtil ikke i tilstrækkelig grad sikrede, at ICAO's standarder opfyldes af luftfartsselskaber, som er certificeret af Afghanistan. MoTCA oplyste Udvalget om, at den havde besluttet ikke at udstede flere AOC, at den havde ændret MoTCA's interne ledelsesstruktur, og at den havde nedlagt forbud mod at operere luftfartøjer af typen AN 24. Endvidere var et nyt sæt luftfartsbestemmelser netop omsat i lovgivning, og MoTCA var i færd med at foretage en fornyet certificering af alle luftfartsselskaber i Afghanistan efter disse nye bestemmelser.
- (24) Kommissionen noterede sig de ekstremt vanskelige betingelser, som MoTCA opererer under, og så med tilfredshed på den kompetente myndigheds vilje til at forbedre situationen fremover. Men Kommissionen noterede sig, at MoTCA for indeværende er ude af stand til på korrekt vis at varetage sine pligter som certificeringsmyndighed og sikre, at dens internationale luftfartsselskaber opfylder de internationale sikkerhedsstandarder,
- (25) I lyset af disse konstateringer og ud fra de fælles kriterier vurderes det, at alle luftfartsselskaber, der er certificeret af Den Islamiske Republik Afghanistan, bør optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Republikken Ghana

- (26) Som opfølgning på de foranstaltninger, der blev pålagt ved forordning (EU) nr. 791/2010 af 6. september 2010⁽¹⁾ på to luftfartsselskaber, der er certificeret af Ghana — Meridian Airways og Airlift International (GH) Ltd, anmodede Republikken Ghanas kompetente myndigheder (GCAA) om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og de blev hørt den 10. november 2010.
- (27) GCAA redegjorde nærmere for de tiltag, der hidtil var truffet for at imødegå de mangler, som var påvist hos Meridian Airways, Air Charter Express og Airlift International, og beskrev de iværksatte forbedringer af Ghanas tilsynsordning, herunder kravet om, at alle luftfartsselskaber, som certificeres af Ghana, skal udføre deres aktiviteter i Ghana. GCAA oplyste også Udvalget om, at de havde inspiceret et luftfartøj af typen DC 8 med registreringsnr. 9G-RAC, der opereres af Airlift International, og bekræftede, at de manglende overensstemmelser, som var blevet påpeget af Det Forenede Kongerige, var blevet afhjulpet.

⁽¹⁾ EUT L 237 af 8.9.2010, s. 10.

- (28) Kommissionen noterede sig GCAA's vilje til at imødegå manglerne ved deres tilsyn ved at investere yderligere ressourcer og så med tilfredshed på kravet om, at luftfartsselskaber, der certificeres af Ghana, må flytte deres aktiviteter til Ghana og opretholde deres hovedforretningssted i Ghana, således at GCAA kan sørge for et korrekt tilsyn. Med henblik på at støtte GCAA's indsats for at forbedre deres tilsynsordning anmodede Kommissionen Det Europæiske Luftfartsikkerhedsagentur om at yde teknisk bistand i form af et besøg i begyndelsen af 2011.

Airlift International (GH) Ltd.

- (29) Luftfartsselskabet Airlift International (GH) Ltd anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartsikkerhed og fremlagde sin redegørelse den 10. november 2010. Luftfartsselskabet redegjorde for forbedringerne af sin organisationsstruktur, politik og procedurer, ressourcer og opfyldelse af forskrifterne. Luftfartsselskabet bekræftede, at luftfartøjerne 9G-SIM og 9G-FAB fortsat er oplagret i afventning af beslutninger om vedligeholdelsesaktiviteter, der skal genoprette deres luftdygtighed, inden operationerne genoptages. Luftfartsselskabet var enig i GCAA's opfattelse af, at de på passende vis havde afhjulpet de tidligere påpegede fejl ved 9G-RAC.

- (30) Kommissionen noterede sig luftfartsselskabets fremskridt med hensyn til at afhjælpe påpegede sikkerhedsmæssige betænkeligheder. På baggrund af disse konstateringer og på grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at luftfartøjet af typen DC8 med registreringsnr. 9G-RAC bør udgå af bilag B og tillades at beflyve Unionen.

- (31) Medlemsstaterne vil fortsat overvåge Airlift Internationals faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008, og Kommissionen vil fortsat nøje overvåge Airlift Internationals foranstaltninger.

Air Charter Express

- (32) Der foreligger bekræftede oplysninger om betydelige sikkerhedsmangler hos Air Charter Express, der er certificeret af Ghana. Disse mangler er konstateret af Belgien, Frankrig, Nederlandene og Det Forenede Kongerige under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi⁽¹⁾.

- (33) Luftfartsselskabet mødte Kommissionen og medlemsstater den 9. juni 2010 for at drøfte betænkeligheder affødt af SAFA-inspektioner, og luftfartsselskabet indvilligede i at forelægge en plan for afhjælpende foranstaltninger for at imødegå de påviste mangler.

- (34) Luftfartsselskabet Air Charter Express anmodede om at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssik-

kerhed og fremlagde sin redegørelse den 10. november 2010. Luftfartsselskabet beskrev de hidtil truffne foranstaltninger som led i deres plan for afhjælpende foranstaltninger, bl.a. på områderne procedurer, flykontrol, vedligeholdelse og uddannelse, og bekræftede, at arbejdet med afhjælpende foranstaltninger pågik.

- (35) Kommissionen noterede sig de fremskridt, som luftfartsselskabet havde opnået, og lagde vægt på behovet for at sikre, at eventuelle afhjælpende og forebyggende foranstaltninger, der træffes af Air Charter Express, reelt føres ud i livet for at forhindre, at de samme sikkerhedsmangler, som blev påpeget i forbindelse med tidligere rampeinspektioner, opstår igen. Medlemsstaterne vil fortsat overvåge Air Charter Express' faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008, og Kommissionen vil fortsat nøje overvåge Air Charter Express' foranstaltninger.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

- (36) I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1144/2009 videreførte Kommissionen aktivt drøftelserne med Kasakhstans kompetente myndigheder for at følge op på disse myndigheders fremskridt med hensyn til at gennemføre deres plan for afhjælpende foranstaltninger, der blev udarbejdet af staten for at afhjælpe de mangler, som ICAO havde påvist i forbindelse med den audit, der blev udført i april 2009 inden for rammerne af dens verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden, navnlig om de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som ICAO meddelte alle stater, der er medlem af Chicago-konventionen.

- (37) Efter at Kasakhstans kompetente myndigheder (CAC) havde holdt samråd med Kommissionen den 27. oktober 2010, blev de hørt af Udvalget for Luftfartsikkerhed den 10. november 2010. De oplyste, at de havde gjort nye fremskridt med hensyn til gennemførelsen af deres afhjælpende foranstaltninger. Blandt andet blev en ny luftfartslov vedtaget af Kasakhstan den 15. juli 2010, og der arbejdes med mere end 100 afledte retsakter, som vil skulle træde i kraft af hensyn til gennemførelsen af luftfartsloven i de kommende måneder.

- (38) Den 18. oktober 2010 blev en første lovpakke angående arbejdsflyvning vedtaget, og samme dag ophævede Kasakhstans kompetente myndigheder 15 selskabers AOC – KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Association of amateur pilots of Kazakhstan, Burundayavia, Sky Service, Aero-prakt KZ og Asia Continental Avialines.

⁽¹⁾ BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196 og CAA-UK-2010-923.

- (39) Kasakhstans kompetente myndigheder oplyste, at to af disse luftfartsselskaber, Burundayavia og Euro Asia Air International, den 28. oktober 2010 havde anmodet om at få genudstedt deres AOC. På mødet med Udvalget for Luftfartssikkerhed kunne Kasakhstans kompetente myndigheder ikke afklare status for disse to selskabers operationer. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Burundayavia og Euro Asia Air International stadig bør opføres i bilag A.
- (40) Kasakhstans kompetente myndigheder (CAC) forelagde dokumentation og redegørelser vedrørende selskaberne: Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia og Orlan 2000, men de rummede ikke tilstrækkelige oplysninger til at dokumentere, at disse selskaber har indstillet deres erhvervmæssige lufttransportaktiviteter. CAC forelagde ikke fyldestgørende dokumentation angående disse selskabers certifikater og godkendelser, efter at deres AOC var tilbagekaldt. Der findes nærmere bestemt oplysninger, som tyder på, at disse selskaber har opereret store transportluftfartøjer. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at disse fire selskaber indtil videre stadig bør opføres i bilag A.
- (41) Kasakhstans kompetente myndigheder erklærede og fremlagde dokumentation for, at Association of Amateur Pilots of Kazakhstan, Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service og Tyan Shan Flight Center ikke længere beskæftiger sig med erhvervmæssig lufttransport og ikke længere er indehaver af en gyldig licens. Som følge deraf betragtes de ikke længere som luftfartsselskaber, jf. artikel 2, litra a), i forordning (EF) nr. 2111/2005. På denne baggrund og på grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at disse ni luftfartsselskaber bør udgå af bilag A.
- (42) Kommissionen støtter den ambitiøse reform af det civile luftfartssystem, som Kasakhstans kompetente myndigheder har påtaget sig, og opfordrer disse myndigheder til med beslutsomhed at videreføre deres indsats med henblik på at gennemføre den plan for afhjælpende foranstaltninger, som er aftalt med ICAO, hvor der primært fokuseres på de uløste betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder og den fornyede certificering af alle operatører henhørende under deres ansvar. Kommissionen er rede til på et passende tidspunkt med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og med medlemsstaternes hjælp at udføre en vurdering situationen på stedet for at verificere de opnåede fremskridt ved gennemførelsen af handlingsplanen.
- Luftfartsselskaber fra Republikken Mauretanien**
- (43) Der foreligger bekræftede oplysninger om, at tilsynsmyndighederne for luftfartsselskaber med licens fra Den Islamiske Republik Mauretanien har udvist manglende evne til reelt at afhjælpe sikkerhedsmangler og få løst sikkerhedsmæssige betænkeligheder, hvilket fremgik af resultaterne af den audit af Mauretanien, som ICAO gennemførte inden for rammerne af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP) i april 2008. I den endelige rapport, som blev fremlagt i marts 2009, er der rapporteret et stort antal betydelige sikkerhedsmangler med hensyn til civilluftfartsmyndighedernes evne til at varetage ansvaret for tilsynet med luftfartssikkerheden. På det tidspunkt, hvor ICAO's audit blev afsluttet, var 67 % af ICAO's standarder ikke reelt gennemført. Blandt de kritiske elementer angående afhjælpningen af de påviste sikkerhedsmæssige betænkeligheder rapporterede ICAO, at mere end 93 % af ICAO's standarder ikke var gennemført.
- (44) Der er bekræftede oplysninger om betydelige sikkerhedsmangler hos luftfartsselskabet Mauritania Airways, der er certificeret af Mauretanien. Disse mangler er konstateret af Frankrig og Spanien under rampeinspektioner i SAFA-programmets regi⁽¹⁾. Mauritania Airways reagerede ikke hensigtsmæssigt over for de myndigheder, som udførte inspektionen, og har ikke dokumenteret, at disse mangler er afhjulpet på en holdbar måde.
- (45) Kommissionen iværksatte drøftelser med Mauretaniens kompetente myndigheder i februar 2010, hvor den gav udtryk for betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder ved operationer, der foretages af luftfartsselskaber med licens fra dette land, og anmodede om afklaring med hensyn til de foranstaltninger, som Mauretaniens kompetente myndigheder har truffet for at imødegå ICAO's konstateringer hhv. SAFA's konstateringer. Disse drøftelser blev efterfulgt af en brevveksling i marts og oktober 2010 om samme emner. Mauretaniens kompetente myndigheder blev også hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed den 9. november 2010.
- (46) Mauretaniens kompetente myndigheder (ANAC) har utilstrækkelig evne til reelt at afhjælpe ICAO's konstateringer af manglende overensstemmelse, hvilket kan konstateres af, at gennemførelsen af handlingsplanen for at imødegå ICAO's konstateringer er forsinket. ANAC forelagde ikke dokumentation for en tilfredsstillende afslutning af de rapporterede konstateringer. Eksempelvis er civilflyvningsloven af 1972 og den relaterede afledte ret på luftfartsområdet endnu ikke revideret. Retsgrundlaget for certificering og løbende tilsyn med alle luftfartsselskaber, der er certificeret af Mauretanien, er derfor ikke i overensstemmelse med de gældende internationale sikkerhedsstandarder.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396 og AESA-E-2010-478.

(47) ANAC oplyste, at Mauritania Airways pt. det eneste luftfartsselskab, der er certificeret af Mauretaniens, og dette luftfartsselskabs AOC blev fornyet den 8. juli 2010 for en begrænset periode på 6 måneder, der udløber den 31. december 2010. ANAC forelagde dog ingen dokumentation for den verifikation, der er foretaget forud for fornyelsen, og nærmere oplysninger om eventuelle handlingsplaner, der skal sikre, at de påpegede sikkerhedsmangler reelt afhjælpes på en holdbar måde. Blandt andet blev der ikke forelagt dokumentation for godkendelse af operatørens driftshåndbog, operatørens minimumsudstyrsliste, operatørens redegørelse for vedligeholdelsesstyring og vedligeholdelsesorganisationens redegørelse.

(48) Mauritania Airways blev hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed den 9. november 2010 og oplyste, at luftfartsselskabet iværksatte en række afhjælpende foranstaltninger for at afhjælpe de mangler, som var blevet påvist i forbindelse med SAFA-rampeinspektioner og den interne efterforskning efter deres luftfartøjs ulykke i juli 2010. Imidlertid kunne Mauritania Airways ikke dokumentere, at disse foranstaltninger indtil videre har frembragt resultater. Luftfartsselskabet kunne heller ikke dokumentere, at det besidder de tidligere nævnte, nødvendige godkendelser.

(49) Mauritania Airways bekræftede, at et luftfartøj af typen Boeing B737-700 med registreringsnr. TS-IEA, som opereres af Mauritania Airways, var indblandet i en ulykke den 27. juni 2010 med flere tilskadekomne og betydelige skader på luftfartøjet, der siden da har været til reparation. Foreløbige oplysninger fra luftfartsselskabet afslørede adskillige mangler, bl.a. en uregelmæssighed i forlængelsen af slats og en ikke-stabiliseret indflyvning.

(50) Mauretaniens kompetente myndigheder (ANAC) har ikke påvist, at de er i stand til at varetage deres ansvar for tilsynet med sikkerheden hos luftfartsselskaber, der er certificeret af Mauretaniens. På baggrund af disse konstateringer og ud fra de fælles kriterier vurderes det, at alle luftfartsselskaber, der er certificeret af Mauretaniens, bør optages i bilag A.

(51) Kommissionen opfordrer Mauretaniens kompetente myndigheder (ANAC) til aktivt at videreføre gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, som er forelagt ICAO, og Kommissionen er rede til om fornødent at yde støtte. Kommissionen er bl.a. rede til med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og med medlemsstaternes hjælp at udføre en vurdering situationen på stedet for at verificere de opnåede fremskridt ved gennemførelsen af handlingsplanen.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(52) Ukrainian Mediterranean Airlines, der er certificeret af Ukraine, anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 9. november 2010. Luftfartsselskabet oplyste, at det er i færd med at gennemgå sin flåde, og at luftfartøjet af typen DC-9 ikke længere opereres. Ukrainian Mediterranean Airlines forelagde imidlertid ikke de fuldstændige og aktuelle operationelle specifikationer, som er tilknyttet det aktuelle AOC og kunne på høringen ikke skabe klarhed over den flåde, som pt. benyttes. Det blev desuden bekræftet, at Ukraines kompetente myndigheder udfører en audit af Ukrainian Mediterranean Airlines som led i fornyelsen af dettes AOC, der udløber den 28. november 2010, og denne proces er endnu ikke afsluttet. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Ukrainian Mediterranean Airlines fortsat bør være opført i bilag B.

(53) Redegørelser, der er fremsat efter høringen af luftfartsselskabet, vil blive undersøgt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed på det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

Air Algérie

(54) Efter vedtagelsen af forordning (EU) nr. 590/2010 ⁽¹⁾ har Air Algérie udført talrige inspektioner af sine luftfartøjer forud for afgang til destinationer i Unionen. I september 2010 har Algeriets kompetente myndigheder også indsat hold af teknikere til at udføre inspektioner (såkaldte SANAA-inspektioner) på grundlag af SAFA-metoder på luftfartøjer, der opereres af luftfartsselskabet Air Algérie, og navnlig de luftfartøjer, som beflyver ruter til Unionen. Denne samordnede indsats forventes at sætte dem i stand til at afsløre og finde løsninger på en række mangler inden luftfartøjets afgang. Men resultaterne af disse inspektioner giver anledning til visse spørgsmål om kvaliteten af luftfartsselskabets vedligeholdelsesaktiviteter.

(55) I overensstemmelse med forordning (EU) nr. 590/2010 og indtil mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 10. november 2010 forelagde Algeriets kompetente myndigheder fire månedlige rapporter for juni, juli, august og september 2010. I disse rapporter blev hovedvægten lagt på resultaterne af det sikkerhedsmæssige tilsyn, som er udført for Air Algéries aktiviteter, suppleret med de konstateringer, der er afsløret ved inspektioner, som er udført af Air Algéries inspektører på luftfartsselskabets luftfartøjer. Disse rapporter indeholdt imidlertid ingen oplysninger om den risikovurdering, som Algeriets kompetente myndigheder udfører, og af, hvordan resultaterne af denne risikovurdering inddrages i tilsynsprocessen og -planlægningen.

⁽¹⁾ EUT L 170 af 5.7.2010, s. 9.

- (56) I lyset af de vedholdende konstateringer på områderne vedvarende luftdygtighed, vedligeholdelse, operationer og sikkerhed for gods om bord, der er afsløret i forbindelse med inspektioner udført af SAFA, SANAA og internt i Air Algérie, og for at skabe afklaring i de månedlige rapporter, blev der holdt drøftelser med den kompetente myndighed og luftfartsselskabet den 11. oktober 2010, hvori Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og en medlemsstat deltog. På mødet noterede Kommissionen sig Algeriets kompetente myndigheds vilje til at udføre en omfattende årsagsanalyse og forelægge en solid plan for afhjælpende foranstaltninger samt alle relevante oplysninger om foranstaltninger, der er truffet af såvel Algeriets kompetente myndigheder som Air Algérie med henblik på at finde en holdbar løsning. En plan for afhjælpende foranstaltninger, som Algeriets kompetente myndigheder havde godkendt, blev forelagt Kommissionen den 20. oktober 2010.
- (57) Air Algérie forelagde Udvalget for Luftfartssikkerhed en yderligere forbedret plan for afhjælpende foranstaltninger den 10. november 2010. Udvalget udtrykte sin anerkendelse af luftfartsselskabets indsats for at løse de afslørede sikkerhedsmangler og tilskyndte Algeriets kompetente myndigheder til at forbedre sit sikkerhedsmæssige tilsyn for at sikre, at de relevante sikkerhedsstandarder overholdes. På mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed gav Algeriets kompetente myndigheder udtryk for deres ønske om yderligere at styrke deres kapacitet i kraft af et partnerskabsprojekt. For at støtte Algeriets kompetente myndigheder i at forbedre deres indsats yderligere ved at styrke deres kapacitet til at løse deres opgaver, vil et besøg med henblik på at yde teknisk bistand blive udført i februar 2011 under Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents ledelse.
- (58) Indtil da overvåger medlemsstaterne fortsat Air Algéries præstationer inden for rammerne af forordning (EF) nr. 351/2006 for at skabe et grundlag for en fornyet vurdering af denne sag på det næste møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.
- Luftfartsselskaber fra Republikken Congo**
- (59) I medfør af forordning (EF) nr. 1144/2009 ⁽¹⁾ er alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo, pålagt et driftsforbud i Unionen, og de er opført i bilag A.
- (60) Kommissionen oplyste Udvalget for Luftfartssikkerhed om resultaterne af et besøg med henblik på at yde teknisk bistand, som Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur udførte i februar 2010 i Republikken Congo
- efter ICAO's USOAP-audit af november 2008. ICAO's USOAP-audit resulterede i, at der blev konstateret betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder på områderne luftfartøjsoperationer, certificering og det tilsyn, som udføres af den civile luftfartsmyndighed i Republikken Congo (ANAC), tillige med et højt niveau for manglende gennemførelse af sikkerhedsstandarder (76,89 %); der er endnu ikke fundet en løsning på den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed. Under besøg, der havde til formål at yde teknisk bistand, blev det bemærket, at ANAC tydeligvis havde ydet en indsats på alle niveauer for at gennemføre handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger og havde udvist stor vilje til at overvinde de sikkerhedsproblemer, som er fremhævet i forbindelse med ICAO's audit. Kommissionen ser med tilfredshed på disse opmuntrende tiltag og følger fortsat nøje ANAC's fremskridt med hensyn til en reel gennemførelse af deres handlingsplan for afhjælpende foranstaltninger for at sikre, at der tages fat på de aktuelle sikkerhedsmangler uden unødigt forsinkelse.
- (61) Luftfartsselskabet Equafight Service, som er certificeret af ANAC, anmodede at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 10. november 2010. Luftfartsselskabet redegjorde for sine aktiviteter og oplyste om fremskridt i forbindelse med gennemførelsen af sin handlingsplan.
- (62) Luftfartsselskabet Trans Air Congo, som er certificeret af ANAC, anmodede at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og det blev hørt den 10. november 2010. Luftfartsselskabet redegjorde for sine aktiviteter og oplyste om fremskridt i forbindelse med gennemførelsen af sin handlingsplan.
- (63) Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig fremskridtsrapporten. Imidlertid kunne luftfartsselskabernes redegørelse ikke skabe vished for, at de for indværende opfylder ICAO's gældende sikkerhedsstandarder. Det vurderes desuden på grundlag af de fælles kriterier og i forventning af den faktiske gennemførelse af egnede afhjælpende foranstaltninger med henblik på at afhjælpe ICAO's betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed og i fraværet af mærkbare fremskridt med hensyn til at få afhjulpet betydelige sikkerhedsmæssige konstateringer, som blev påpeget i forbindelse med ICAO's audit, at Republikken Congos kompetente myndigheder på nuværende tidspunkt ikke er i stand til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder hos alle luftfartsselskaber under myndighedernes lovpligtige kontrol. Derfor bør alle luftfartsselskaber, der er certificeret af disse myndigheder, fortsat være opført i bilag A.
- (64) Kommissionen vil aktivt videreføre drøftelserne med Republikken Congos kompetente myndigheder angående de foranstaltninger, som myndighederne har truffet for at forbedre luftfartssikkerheden, og er indstillet på at indlede et andet besøg i 2011 med henblik på at yde teknisk bistand for at opbygge deres administrative og tekniske kapacitet inden for civil luftfart.

⁽¹⁾ EUT L 312 af 27.11.2009, s. 16.

Luftfartsselskaber fra Kirgisistan

- (65) Kirgisistans kompetente myndigheder anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed, og de blev hørt den 10. november 2010. De oplyste, at de siden 2006 har været i færd med en ambitiøs reform af landets luftfartssektor for at forbedre luftfartssikkerheden. De kompetente myndigheder gør bl.a. fremskridt med hensyn til deres kapacitetsopbygning i kraft af ansættelsen af yderligere inspektører, og denne proces vil blive videreført i de kommende måneder. Statens luftfartslovgivning revideres med henblik på at sikre overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder senest i november 2011.
- (66) Kirgisistans kompetente myndigheder oplyste, at de har udstedt et nyt AOC til luftfartsselskabet CAAS. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at CAAS bør optages i bilag A.
- (67) Kirgisistans kompetente myndigheder oplyste ligeledes, at de havde suspenderet tre luftfartsselskabers AOC – Itek Air, TransAero og Asian Air. De oplyste desuden, at de havde truffet håndhævelsesforanstaltninger over for følgende luftfartsselskaber: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia og Tenir Airlines. Myndighederne dokumenterede dog ikke, at disse luftfartsselskabers licens eller AOC var trukket tilbage. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at disse luftfartsselskaber stadig bør opføres i bilag A.
- (68) Da Kommissionen indtil videre heller ikke har modtaget dokumentation for en fuldstændig gennemførelse af passende afhjælpningsforanstaltninger hos de luftfartsselskaber, der er certificeret af Kirgisistan, eller hos de myndigheder, der er ansvarlige for det lovpligtige tilsyn med disse luftfartsselskaber, vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber fortsat bør være opført i bilag A.
- (69) Kommissionen tilskynder Kirgisistans kompetente myndigheder til at fortsætte deres indsats for at finde løsninger på de konstateringer af manglende overensstemmelse, der er påvist i forbindelse med den audit, som ICAO i april 2009 gennemførte inden for rammerne af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). Europa-Kommissionen er med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og med medlemsstaternes hjælp rede til at udføre en vurdering af situationen på stedet, når der er gjort tilstrækkeligt store fremskridt med gennemførelsen af den handlingsplan, som ICAO har fået forelagt. Formålet med dette besøg ville være at verificere, at de kompetente myndigheder og de selskaber, der er underlagt deres tilsyn, har gennemført de gældende sikkerhedskrav.

Luftfartsselskaber fra Gabon

- (70) Den 26. oktober 2010 holdt Gabons kompetente myndigheder (ANAC) drøftelser med Kommissionen,

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og Frankrigs kompetente myndigheder for at redegøre for de hidtidige fremskridt. ANAC oplyste, at lovrammen er taget op til revision med henblik på at reformere landets civilluftfartskodeks, hvilket resulterer i følgende foranstaltninger: a) en omstrukturering af ANAC, der ventes vedtaget senest den 31. december 2010, b) en gradvis oprettelse af et omfattende sæt gabonesiske bestemmelser for luftfarten (RAG), som vil træde i kraft etapevist i løbet af 2011. ANAC rapporterede om yderligere fremskridt med hensyn til sin kapacitetsopbygning i kraft af ansættelsen af yderligere inspektører. ANAC rapporterede også om fremskridt angående tilsynet med luftfartsselskaberne og håndhævelsen af de nugældende sikkerhedsforskrifter (RACAM), hvilket kom til udtryk ved suspenderingen af Air Services' AOC den 30. juli 2010, og den midlertidige suspendering af luftfartsselskabet Allegiance mellem den 22. august og den 2. september 2010.

- (71) ANAC dokumenterede dog ikke, at der var truffet egnede afhjælpningsforanstaltninger, inden luftfartsselskabet Allegiance fik sit AOC på ny. Derudover afslører antallet og arten af nogle af de påviste mangler, at yderligere håndhævelsesforanstaltninger kan være påkrævet, hvis luftfartsselskaberne, som certificeres af Gabon, ikke gennemfører de gældende sikkerhedsstandarder.
- (72) Da Kommissionen indtil videre heller ikke har modtaget dokumentation for en fuldstændig gennemførelse af passende afhjælpningsforanstaltninger hos de luftfartsselskaber, der er opført på fællesskabslisten, eller hos de myndigheder, der er ansvarlige for det lovpligtige tilsyn med disse luftfartsselskaber, vurderes det 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.
- (73) ANAC oplyste om udstedelsen af et nyt AOC til luftfartsselskabet Afric Aviation den 25. september 2010, uden at myndigheden dokumenterede, at certificeringen og tilsynet med dette luftfartsselskab fuldt ud overholder de internationale sikkerhedsstandarder. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Afric Aviation bør optages i bilag A.
- (74) Medlemsstaterne vil fortsat overvåge luftfartsselskaber, der er certificeret af Gabon, med målrettede rampeinspektioner, som udføres inden for rammerne af SAFAProgrammet med henblik på at overvåge, at disse luftfartsselskabers operationer og vedligeholdelse opfylder de gældende sikkerhedsstandarder på holdbar vis. Skulle rampeinspektionerne afdække sikkerhedsrelaterede betænkeligheder, vil Kommissionen være nødsaget til at genoverveje de foranstaltninger, som gælder for disse luftfartsselskaber, på det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

Luftfartsselskaber fra Republikken Filippinerne

- (75) Kommissionen aflagde med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og Spaniens og Tysklands kompetente myndigheder et sikkerhedskontrolbesøg i Filippinerne i oktober 2010 for at verificere de fremskridt, som er opnået af Filippinerne kompetente myndigheder (CAAP) og visse luftfartsselskaber under deres tilsyn, med hensyn til gennemførelsen af de foranstaltninger, som er iværksat for at afhjælpe de i forordning (EU) nr. 273/2010 beskrevne sikkerhedsmæssige betænkeligheder.
- (76) I rapporten over denne vurdering bekræftes det, at Filippinerne civile luftfartsmyndighed siden april 2010 under den nye generaldirektørs ledelse har truffet en række ambitiøse reformer af Republikken Filippinerne eksisterende tilsynsordning for den civile luftfart. De hidtil trufne foranstaltninger går tydeligvis i den rigtige retning, og det skønnes, at de efter en reel og holdbar gennemførelse vil skabe betydelige forbedringer med hensyn til at opfylde de internationale sikkerhedsstandarder, som er fremsat af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Foranstaltningerne omfatter bl.a.: a) en omarbejdning af den civile luftfarts basisretsakts eksisterende gennemførelsesbestemmelser og andre bestemmelser, b) en komplet revision af de eksisterende bestemmelser for den civile luftfart, c) udnævnelse af et betydeligt antal medarbejdere efter forbedrede kvalifikationskriterier, d) videreførelse af omfattende uddannelsesprogrammer for de ansatte medarbejdere, e) modernisering af faciliteter og indførelse af passende informationssystemer med henblik på at føre kontrol med godkendelser og licenser, f) certificering af de luftfartsselskaber, der til trods for, at de stadig udfører kommercielle aktiviteter, endnu ikke er certificeret i overensstemmelse med de gældende bestemmelser for den civile luftfart, g) opstilling af fyldestgørende tilsynsplaner, der inddrager alle aspekter af operationerne, og h) løsning af de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som måtte være afdækket.
- (77) I rapporten blev det også understreget, at trods CAAP's engagement og den energi, som er investeret siden april 2010, kunne disse ambitiøse reformer ikke afsluttes inden for få måneder, bl.a. som følge af varigheden af ansættelses- og udnævnelsesprocessen i Filippinerne, der ligger uden for CAAP's kontrol, og den deraf følgende mangel på egnede ressourcer. Det forekommer nødvendigt at afsætte den fornødne tid, så fremskridtene kan vise sig holdbare, og resultaterne kan anerkendes. Selv om CAAP har iværksat foranstaltninger for at imødegå de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som ICAO i 2009 underrettede alle kontraherende medlemsstater om, har de hidtidige fremskridt ikke været tilstrækkelige til at afhjælpe de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Tilsvarende har de foranstaltninger, som CAAP har iværksat for at imødegå de konstateringer af manglende overensstemmelse, som USA's FAA rapporterede om i 2007, indtil videre ikke været tilstrækkelige til at opnå USA's FAA's anerkendelse af, at CAAP er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder (kategori 1). På baggrund af disse konstateringer vurderes det, at alle luftfartsselskaber, der er certificeret af Republikken Filippinerne, indtil videre fortsat bør være opført i bilag A.

- (78) Kommissionen opfordrer Filippinerne til at følge tidsplanen for gennemførelse af sine forpligtelser over for det internationale samfund, særlig med hensyn til at finde løsninger på de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som ICAO har givet meddelelse om. Til dette formål er det afgørende, at CAAP fortsat handler med den nødvendige uafhængighed og sikrer, at der udnævnes et tilstrækkeligt antal medarbejdere, som opfylder kvalifikationskriterierne, således at de er i stand til reelt at varetage deres ansvar over for det internationale samfund og sikre et robust tilsyn i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsstandarder. Republikken Filippinerne regeringens støtte til CAAP er afgørende for at opfylde disse mål.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

- (79) Efter vedtagelsen af forordning (EU) nr. 590/2010 modtog Kommissionen oplysninger fra Den Russiske Føderations kompetente myndigheder om, at alle tidligere driftsmæssige begrænsninger for luftfartsselskabet YAK Service var blevet ophævet den 11. august 2010, efter at disse myndigheds tilsynsaktiviteter har givet tilfredsstillende resultater. Kommissionen modtog imidlertid ikke de resultater, den havde anmodet om, for alle tilsynsaktiviteter i henseende til verifikationen af den korrekte gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger og certificeringen efter ICAO's standarder af det udstyr, der er installeret i de af luftfartsselskabets luftfartøjer, der benyttes til internationale flyvninger.
- (80) Som led i den løbende overvågning af præstationerne for luftfartsselskaber, der beflyver Den Europæiske Union, på grundlag af resultaterne af rampeinspektioner, som udføres på disse luftfartsselskabers luftfartøjer, oplyste Kommissionen den 11. oktober 2010 endvidere Den Russiske Føderations kompetente myndigheder om resultaterne af sådanne inspektioner, der er udført på russiske luftfartsselskaber i løbet af de seneste tolv måneder.
- (81) Ifølge disse resultater findes der for visse russiske luftfartsselskaber — skønt antallet af inspektioner er begrænset — en vedholdende konstateringsrate svarende til mere end to betydelige og/eller større konstateringer pr. inspektion i løbet af de seneste 2 år. Disse resultater viser, at der er behov for forbedringer, hvis disse luftfartsselskaber til fulde skal opfylde de internationale sikkerhedsstandarder. Der blev holdt drøftelser mellem Kommissionen og Den Russiske Føderations kompetente myndigheder den 18. oktober 2010 i Moskva om de russiske luftfartsselskabers sikkerhedsresultater. På dette møde indvilgede Den Russiske Føderations kompetente myndigheder i at forelægge Kommissionen følgende oplysninger: a) dokumentation, Kommissionen havde anmodet om den 2. september 2010 for Yak Service (forelæggelse på engelsk af resultaterne af alle tilsynsaktiviteter i henseende til verifikationen af den korrekte gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger og certificeringen efter ICAO's standarder af det udstyr, der pt. er installeret i de af virksomhedens luftfartøjer, der benyttes til internationale flyvninger; virksomhedens nye AOC, der er udstedt efter ophævelsen af begrænsningerne, tillige med driftsspecifikationerne), b) resultaterne af de russiske myndigheds tilsynsaktiviteter angående de russiske luftfartsselskaber, for hvilke Kommissionen har forelagt

SAFA-rampeinspektionsrapporter og analyser. Desuden meddelte Den Russiske Føderations kompetente myndigheder, at de ligeledes ville forelægge Kommissionen rapporter og analyser af resultaterne (hændelser og metoder til beregning af kvotienter mv.) for de rampeinspektioner, som er udført på EU-luftfartsselskabers luftfartøjer, der beflyver Den Russiske Føderation.

(82) Efter dette møde forelagde Den Russiske Føderations kompetente myndigheder den 25. oktober 2010 korrespondance vedrørende Yak Service, hvoraf det fremgik, at Interstate Aviation Committee (IAIC) havde foretaget en fornyet certificering af nærmere bestemt udstyr, som var monteret på luftfartøjer, som opereres af Yak Service. På mødet med Udvalget for Luftfartssikkerhed den 10. november 2010 forelagde Den Russiske Føderations kompetente myndigheder ingen dokumentation for, at alle luftfartøjer, som opereres af Yak Service, har fået monteret velfungerende udstyr, som kræves af ICAO og er nødvendigt til international erhvervmæssig lufttransport. Derfor bør to af disse luftfartsselskabs luftfartøjer med registreringsnr. RA-87648 og RA-88308 ikke beflyve Den Europæiske Union. Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere Yak Service's faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008.

(83) På mødet med Udvalget for Luftfartssikkerhed forelagde Den Russiske Føderations kompetente myndigheder ingen dokumentation for resultaterne af deres tilsynsaktiviteter for forskellige luftfartsselskaber, der er certificeret af Den Russiske Føderation, som Kommissionen havde anmodet om.

(84) På mødet med Udvalget for Luftfartssikkerhed bekræftede Den Russiske Føderations kompetente myndigheder også, at følgende luftfartøjer fortsat er udelukket fra international erhvervmæssig lufttransport, fordi de ikke har fået monteret det udstyr, som kræves af ICAO.

a) Aircompany Yakutia: 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 - begge luftfartøjer opereredes tidligere af Atlant Soyuz, men på nuværende tidspunkt opereres de af andre luftfartsselskaber, der er certificeret af Den Russiske Føderation.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 og RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88300 og RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 og RA-8830; Yak-42D: RA-42437; alle (22) helikoptere Kamov Ka-26 (registreringsnummer ukendt); alle (49) helikoptere Mi-8 (registreringsnummer ukendt); alle (11) helikoptere Mi-171 (registreringsnummer ukendt); alle (8) helikoptere Mi-2 (registreringsnummer ukendt); alle (1) helikopter EC-120B: RA-04116.

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

e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartøjet TU-154M RA-85672, som tidligere var opført på Krasnoyarsky Airlines' AOC, som blev trukket tilbage i 2009, drives i øjeblikket af et Atlant Soyuz; luftfartøjet af samme type med registreringsnr. RA-85682 opereres af et andet luftfartsselskab i Den Russiske Føderation.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 og RA-42541; luftfartøjet af samme type RA-42526 opereres pt. ikke af økonomiske årsager.

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

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

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433 og RA-42347 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 og RA-65102. Antonov AN-24RV: RA-46625 og RA-47818, der pt. opereres af et andet russisk luftfartsselskab.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (luftfartøjerne RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 og RA-85432 opereres ikke på nuværende tidspunkt af økonomiske årsager).

- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806 og RA-85820; alle (24) 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 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; alle (1) TU-134B: RA-65726, alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (opereres ikke på nuværende tidspunkt af økonomiske årsager), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 og RA-88280; luftfartøjerne af samme type RA-87292 og RA-88244 er taget ud af drift; 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); luftfartøjerne af typen AN-24B RA-46388 og RA-87348 opereres ikke af økonomiske årsager; RA-46267 og RA-47289, og luftfartøjerne af typen AN-24RV RA-46509, RA-46519 og RA-47800 opereres af et andet russisk luftfartsselskab.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, luftfartøjerne RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65555 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; Ilyushin IL-18: RA-75454 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 og RA-88200 opereres af et andet russisk luftfartsselskab.
- m) Russair: luftfartøjet af typen Tupolev TU-134A3 med registreringsnr. RA 65124; TU-154 med registreringsnr. RA-65124.
- (85) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig Den Russiske Føderations kompetente myndigheds redegørelse og dokumentation og vil fortsat søge holdbare løsninger på problemer med manglende overholdelse af sikkerhedskrav, som afsløres i forbindelse med SAFA-rampeinspektioner, i kraft af yderligere tekniske samråd med Den Russiske Føderations kompetente myndighed.

I mellemtiden vil medlemsstaterne fortsat overvåge de russiske luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres på disse luftfartsselskabers luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008, og Kommissionen vil fortsat nøje overvåge deres foranstaltninger.

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

- (86) 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 6. september 2010, 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.
- (87) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. november 2010

På Kommissionens vegne
For formanden
Siim KALLAS
Næstformand

BILAG A

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republikken Ghana
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kongeriget Cambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ukendt	VRB	Republikken Rwanda
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			Den Islamiske Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Den Islamiske Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Den Islamiske Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Ukendt	PIR	Den Islamiske Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Den Islamiske Republik Afghanistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpålagte tilsyn, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, 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.

Lufthavsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Lufthavsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
Alle lufthavsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Benin, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	N/A	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republikken Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republikken Benin
Alle lufthavsselskaber, 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	Republikken Congo
Alle lufthavsselskaber, 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)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 036/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)

Lufthavsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Lufthavsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/ 205)	LCG	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)

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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Djibouti, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Ækvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ukendt	CEL	Ækvatorialguinea
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, Indonesia Air Asia og Metro Batavia herunder:			Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien

Lufthavsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Lufthavsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
ASCO NUSA AIR	135-022	Ukendt	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ukendt	Republikken Indonesien
AVIATAR 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 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
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukendt	Republikken Indonesien
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

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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
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
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
AIR DIVISION OF EKA	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AIR FLAMINGO	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Ukendt	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
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republikken Kasakhstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR	Ukendt	SAP	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Ukendt	BBS	Republikken Kasakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	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

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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	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	KAW	Republikken Kasakhstan
KAZAVIA	Ukendt	KKA	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	Ukendt	KZS	Republikken Kasakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republikken Kasakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republikken Kasakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Ukendt	KOV	Republikken Kasakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION	Ukendt	PKZ	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
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Ukendt	JTU	Republikken Kasakhstan
ZHERSU AVIA	Ukendt	RZU	Republikken Kasakhstan
ZHEZKAZGANAIR	Ukendt	KZH	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	36	AAZ	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Den Kirgisiske Republik
CAAS	13	CBK	Den Kirgisiske Republik

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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
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
KYRGYZSTAN AIRLINE	Ukendt	KGA	Den Kirgisiske Republik
MAX AVIA	33	MAI	Den Kirgisiske Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Den Kirgisiske Republik
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Den Kirgisiske Republik
TENIR AIRLINES	26	TEB	Den Kirgisiske Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia			Liberia
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Gabonesiske Republik, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:			Den Gabonesiske Republik
AFRIC AVIATION		Ukendt	Den Gabonesiske Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/ DSA	RVS	Den Gabonesiske Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/ DSA	LGE	Den Gabonesiske Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/ DSA	NRG	Den Gabonesiske Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/ DSA	SCY	Den Gabonesiske Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/ DSA	SKG	Den Gabonesiske Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ DSA	Ukendt	Den Gabonesiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Republikken Mauretanien, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Mauretanien
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republikken Mauretanien

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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Filippinerne, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Filippinerne
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republikken Filippinerne
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Ukendt	Republikken Filippinerne
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Ukendt	Republikken Filippinerne
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	Ukendt	Republikken Filippinerne
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Ukendt	Republikken Filippinerne
BEACON	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Ukendt	Republikken Filippinerne
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Ukendt	Republikken Filippinerne
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republikken Filippinerne
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Ukendt	Republikken Filippinerne
CM AERO	4AN2000001	Ukendt	Republikken Filippinerne
CORPORATE AIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Ukendt	Republikken Filippinerne
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Ukendt	Republikken Filippinerne
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Ukendt	Republikken Filippinerne
HUMA CORPORATION	2009014	Ukendt	Republikken Filippinerne
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Ukendt	Republikken Filippinerne
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republikken Filippinerne
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Ukendt	Republikken Filippinerne
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Ukendt	Republikken Filippinerne
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Ukendt	Republikken Filippinerne
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Ukendt	Republikken Filippinerne
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ukendt	Republikken Filippinerne
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Ukendt	Republikken Filippinerne

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	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republikken Filippinerne
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Ukendt	Republikken Filippinerne
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republikken Filippinerne
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Ukendt	Republikken Filippinerne
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republikken Filippinerne
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Ukendt	Republikken Filippinerne
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Ukendt	Republikken Filippinerne
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Ukendt	Republikken Filippinerne
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Republikken Filippinerne
WORLD AVIATION, CORP.	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Ukendt	Republikken Filippinerne
YOKOTA AVIATION, INC.	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
ZENITH AIR, INC.	2009012	Ukendt	Republikken Filippinerne
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Republikken Filippinerne
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i São Tomé and Príncipe, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			São Tomé og Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	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 dens firmanavn, 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 Sudan, herunder:			Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS	Ukendt	SUD	Republikken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republikken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republikken Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republikken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republikken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republikken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Ukendt	MJA	Republikken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republikken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republikken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Ukendt	Republikken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republikken Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republikken Sudan
TARCO AIRLINES	056	Ukendt	Republikken Sudan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Swaziland, herunder:			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Ukendt	SZL	Swaziland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Zambia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAG B

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Luftfartøjstype med begrænsning	Registre-ringsnum-mer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Tu-204	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Den Gabon-siske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50; 2 luftfartøjer af typen Falcon 900	Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ og TR-AFJ	Den Gabone-siske 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 og P4-LAS	Aruba (Konge-riget Nederlandene)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republikken Ghana	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøj af typen DC8-63F	Hele flåden, undtagen: 9G-TOP og 9G-RAC	Republikken Ghana
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336)	Comorerne
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Den Gabone-siske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Boeing B-767-200	Hele flåden, undtagen: TR-LHP	Den Gabonesiske Republik

⁽¹⁾ Luftfartsselskaber, der er opført i bilag B, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet-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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Luftfartøjstype med begrænsning	Registre-ringsnum-mer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen A300, 8 luftfartøjer af typen A310, 1 luftfartøj B737	Hele flåden, undtagen: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ og EP-AGA	Den Islamiske Republik Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøjer af typen Challenger CL601; 1 luftfartøj af typen HS-125-800	Hele flåden, undtagen: TR-AAG og ZS-AFG	Den Gabonesiske Republik; Den Sydafrikanske Republik
TAAG AIRLINES ANGOLA	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 3 luftfartøjer af typen Boeing B-777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B-737-700	Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, og D2-TBJ	Republikken Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Hele flåden, undtagen: et 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 EU.

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

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

⁽⁴⁾ Iran Air må kun beflyve Den Europæiske Union med de specifikke luftfartøjer og på de betingelser, der er fastsat i 70. betragtning i forordning (EU) nr. 590/2010, EUT L 170 af 6.7.2010, s. 15.