

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 368/2014**af 10. april 2014****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, stk. 2 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 ⁽³⁾ er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (2) En række medlemsstater og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (»EASA«) har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante i forbindelse med en ajourføring af fællesskabslisten, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Tredjelande har også forelagt relevante oplysninger. På grundlag af disse oplysninger bør fællesskabslisten ajourføres.
- (3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud over for dem i Unionen eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på fællesskabslisten.
- (4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber lejlighed til at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give en mundtlig redegørelse til Kommissionen og det udvalg, der er nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991 (»Udvalget for Luftfartssikkerhed«) ⁽⁴⁾.
- (5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget ajourføringer fra Kommissionen om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og gennemførelsesbestemmelserne hertil i Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 ⁽⁵⁾ med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Georgien, Republikken Guinea, Indien, Indonesien, Kasakhstan, Libanon, Madagaskar, Den Islamiske Republik Mauretanien, Mozambique, Nepal, Filippinerne, Sudan, Kongeriget Swaziland, Yemen og Zambia. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen vedrørende Afghanistan, Iran og Kirgisistan. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget ajourføringer fra Kommissionen om tekniske samråd med Den Russiske Føderation og om overvågning af Libyen.
- (6) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analysen af auditrapporterne fra Organisationen for International Civil Luftfart (»ICAO«) inden for rammerne af ICAO's verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (»USOAP«). Medlemsstaterne blev opfordret til at prioritere rampeinspektioner for luftfartsselskaber med licens fra stater, for hvilke ICAO har påpeget betydelige sikkerhedsmæssige

⁽¹⁾ EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).

⁽⁴⁾ Forordning (EØF) nr. 3922/1991 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).

⁽⁵⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 af 22. marts 2006 om gennemførelsesbestemmelser til den fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, der er omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 8).

betænkeligheder, eller for hvilke EASA har konkluderet, at der findes betydelige mangler i deres system for tilsyn med sikkerheden. Ud over Kommissionens drøftelser i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005 giver prioriteringen af rampeinspektioner mulighed for at skaffe yderligere oplysninger om sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaberne med licens fra disse stater.

- (7) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analyserne af rampeinspektioner, der er udført som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (»SAFA«) i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽¹⁾.
- (8) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i stater, som er berørt af foranstaltninger eller overvågning i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005. Det er blevet underrettet om EASA's planer og anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med sigte på at afhjælpe manglende overholdelse af gældende internationale standarder. Medlemsstaterne er også blevet opfordret til at reagere på disse anmodninger på et bilateralt grundlag og koordinere med Kommissionen og EASA. I den forbindelse understreger Kommissionen nytten af at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem ICAO's SCAN-database, om teknisk bistand, der ydes af Unionen og af dens medlemsstater med sigte på at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.
- (9) Udvalget for Luftfartssikkerhed har endvidere hørt en redegørelse fra ICAO om organisationens igangværende arbejde vedrørende overvågning af dens medlemsstaters sikkerhedspræstationer, herunder via ICAO's USOAP-program, og der blev også redegjort for de informationsteknologiske værktøjer, der er blevet udviklet inden for denne ramme. Under henvisning til resolution A 38-5 (om regionalt samarbejde og bistand til at afhjælpe sikkerhedsmangler, fastsætte prioriteter og opstille målbare mål) opfordrede ICAO Udvalget for Luftfartssikkerhed til så vidt muligt at undgå overlapning mellem aktiviteterne under forordning (EF) nr. 2111/2005 og ICAO's USOAP-program, og opfordrede til fortsat samarbejde, hvilket med tiden kan føre til en revision af mandatet for Udvalget for Luftfartssikkerhed.
- (10) Udvalget for Luftfartssikkerhed har også hørt en redegørelse fra Eurocontrol, hvori der blev gjort status for SAFA's alarmfunktion. Ud over statistikker over alarmmeldinger for luftfartsselskaber med flyveforbud understregede Eurocontrol, at korrekt indleverede flyveplaner har stor betydning for SAFA-alarmen. Indledende foranstaltninger er blevet truffet for at højne kvaliteten af flyveplanindleveringen. Yderligere tiltag er under forberedelse i nært samarbejde med Kommissionen med henblik på en løbende forbedring af anmeldelses- og alarmfunktionen.

EU-luftfartsselskaber

- (11) Efter EASA's analyse af resultater af SAFA-rampeinspektioner for luftfartøjer tilhørende EU-luftfartsselskaber eller af standardiseringsinspektioner udført af EASA såvel som specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har adskillige medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Polen meddelte med hensyn til luftfartsselskabet *Bingo Airways*, at myndigheden er i færd med at kontrollere luftfartsselskabets faktiske gennemførelse af sin plan for afhjælpende foranstaltninger, og at den har forhøjet antallet af inspektioner. Schweiz oplyste med hensyn til luftfartsselskabet *Sonnig*, at en tilbagekaldelsesprocedure er indledt mod *Sonnig*, hvorefter luftfartsselskabet returnerede sit luftfartscertifikat (»AOC«) og sin licens.
- (12) Medlemsstaterne har gentaget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt, hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af passende sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Georgien

- (13) Som følge af findings i forbindelse med ICAO's Comprehensive System Audit (»CSA«) af Georgien i oktober 2013 meddelte ICAO alle Chicago-konventionens kontraherende stater en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed vedrørende flyveoperationer.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

- (14) Med henvisning til denne meddelelse indledte Kommissionen formelle samråd med Georgiens kompetente myndigheder (»GCAA«) for at få nærmere oplysninger om, hvilke foranstaltninger myndighederne havde iværksat for at løse de sikkerhedsmangler, der var konstateret i forbindelse med ICAO's audit.
- (15) Til dette formål blev der afholdt et møde den 17. marts 2014 mellem GCAA, Kommissionen og EASA. GCAA redegjorde for den bagvedliggende årsag til den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed og gav nærmere oplysninger om den plan for afhjælpende foranstaltninger, som er forelagt ICAO. De oplysninger, der blev fremlagt under høringen, viste GCAA's stærke vilje til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder i overensstemmelse med kravene i Chicago-konventionen. GCAA erklærede på mødet, at alle foranstaltninger, der indgår i planen for afhjælpende foranstaltninger, som er forelagt ICAO, er afsluttet, og at man nu afventer et kontrolbesøg, som ICAO vil foretage senere i år.
- (16) På grundlag af oplysningerne fra GCAA fandt Kommissionen det unødvendigt at anmode GCAA om at give møde for Udvalget for Luftfartssikkerhed. Kommissionen aflagde rapport til Udvalget for Luftfartssikkerhed om gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, der er opstillet af GCAA.
- (17) Det vurderes således på grundlag af de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, og i betragtning af de foranstaltninger, som GCAA har indført, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Georgien på denne. Hvis resultaterne af den tætte overvågning af GCAA's gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, som Kommissionen skal aflægge rapport om på det næste møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, viser sig at være utilfredsstillende, vil Kommissionen være nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Republikken Guinea

- (18) Som aftalt på mødet i Bruxelles i januar 2013 har de kompetente myndigheder i Republikken Guinea (»DNAC«) regelmæssigt forelagt oplysninger om den fortsatte gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der blev godkendt af ICAO i december 2012, såvel som alle de aktiviteter, der er knyttet til den.
- (19) Den seneste statusrapport, der blev modtaget den 27. februar 2014, beskriver de seneste aktiviteter og udviklingsforløb vedrørende gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger. Parlamentet vedtog den reviderede lov om civil luftfart den 5. november 2013, og den trådte i kraft den 28. november 2013. En række udkast til gennemførelsesretsakter er forelagt regeringen til vedtagelse. ICAO og Verdensbanken gennemførte en fælles mission (2.-6. december 2013) for at vurdere gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger og få overblik over de resterende behov, hvad angår sikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse. Procedurehåndbøgerne for OPS, AIR og AGA er i færd med at blive oversat til fransk, hvilket også forventes at bidrage til at hæve sikkerhedsniveauet. En række specifikke foranstaltninger til uddannelse af inspektører har fundet sted inden for afhjælpning af sikkerhedsmæssige betænkeligheder, godkendelse af AOC's operationelle specifikationer og luftfartstjenester.
- (20) Planen for afhjælpende foranstaltninger er blevet opdateret for at afspejle den seneste udvikling og forelagt ICAO ved hjælp af onlineværktøjet CMA. ICAO er i færd med at validere disse foranstaltninger.
- (21) Da alle tidligere eksisterende luftfartscertifikater (»AOC«) blev suspenderet i slutningen af marts 2013, er en fuldstændig ICAO-certificering (fem faser) af et nationalt luftfartsselskab (*PROBIZ Guinée* med ét luftfartøj af typen BE90) stadig under gennemførelse med hjælp og støtte fra en specifik CAFAC/BAGASOO-mission, og samtidig uddannes DNAC's inspektører i hele processen på arbejdsstedet. Certificeringsprocessen afventer i øjeblikket godkendelse af vedligeholdelsesprogrammet fra FAA, som er myndighed i luftfartøjets registreringsstat. *PROBIZ Guinée* beflyver ikke Unionens luftrum.
- (22) DNAC anmodede om et koordinerings- og valideringsbesøg (»ICVM«) for at validere de fremskridt, der er sket med hensyn til gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, og ICAO planlagde at gennemføre det i maj 2014. Nylige ændringer i transportministeriets øverste ledelse har medført en forsinkelse, og dette ICVM er indtil videre planlagt til anden halvdel af september 2014.
- (23) Det vurderes derfor i henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Republikken Guinea på denne. Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, vil Kommissionen være tvunget til at træffe foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Indien

- (24) Kommissionen gav Udvalget for Luftfartssikkerhed oplysninger om den seneste udvikling med hensyn til tilsynet med luftfartsselskaber, der er certificeret i Indien af landets kompetente myndigheder. Det har direkte relevans, at USA's Federal Aviation Administration («FAA») efter sit besøg i september 2013 på grundlag af resultaterne af programmet for evaluering af den internationale luftfartssikkerhed («IASA») den 31. januar 2014 bebudede en nedjustering af Indiens kategoristatus for overholdelse fra niveau 1 til 2 som følge af påviste mangler i forbindelse med IASA-auditten.
- (25) Inden da, i november 2013, forelagde Kommissionen Udvalget for Luftfartssikkerhed nærmere oplysninger om Indiens kompetente myndigheds evne til at udføre deres tilsynsopgaver i overensstemmelse med internationale standarder, bl.a. Chicago-konventionen. Der blev udtrykkeligt henvist til ICVM (ICAO Coordinated Validation Mission) af december 2012 og det opfølgende ICVM af august 2013. Desuden blev der henvist til korrespondance, som Kommissionen i forvejen havde sendt til de indiske myndigheder, hvori der blev gjort opmærksom på sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Efter dette ICVM af august 2013 afsluttede ICAO formelt to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som blev indberettet til Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2013. Den endelige offentliggjorte rapport fra dette ICVM indeholder nærmere oplysninger om de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet af det indiske generaldirektorat for civilluftfart (DGCA) for at løse de uafklarede problemer.
- (26) Efter FAA's meddelelse om nedjusteringen af Indiens IASA-kategoristatus mødte Kommissionen den 12. februar 2014 generaldirektøren for civil luftfart og gav udtryk for sine betænkeligheder med hensyn til nedjusteringen. Kommissionen anmodede de indiske myndigheder om klart at redegøre for de afhjælpende foranstaltninger, de havde iværksat i relation til FAA's IASA-nedjustering. Desuden blev der på mødet igen gjort opmærksom på de foranstaltninger, som der kan blive behov for at træffe inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (27) Som opfølgning på det tidligere møde den 12. februar 2014 sendte generaldirektøren for civil luftfart den 17. februar 2014 et brev til Kommissionen. Dette brev indeholdt nærmere oplysninger om foranstaltninger, som DGCA havde truffet i relation til nedjusteringen. Af de forelagte oplysninger fremgik det, at der var truffet foranstaltninger i relation til størstedelen af de påviste findings, og at der forelå en plan for afhjælpende foranstaltninger angående udestående problemområder.
- (28) Kommissionen skrev den 6. marts 2014 til den indiske DGCA, at den indleder formelle samråd med de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Indien, i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006. I brevet påpegede Kommissionen igen behovet for et fortsat engagement og anmodede om et teknisk møde for at give Kommissionen og medlemsstaterne mulighed for at vurdere anliggendet yderligere. Den 18. marts 2014 svarede DGCA og gav sit samtykke til et sådan møde.
- (29) I betragtning af, at DGCA er indstillet på at samarbejde med Kommissionen, og ud fra en vurdering af de hidtil modtagne oplysninger blev det vurderet i overensstemmelse med de fælles kriterier, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber ikke på dette stadium bør ændres for at optage luftfartsselskaber fra Indien på denne. Situationen følges nøje, og hvis andre sikkerhedsrelevante oplysninger indikerer, at de internationale sikkerhedsstandarder ikke efterleves, vil Kommissionen være nødt til at træffe foranstaltninger inden for rammerne af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (30) Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for indiske luftfartsselskaber i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Indonesien

- (31) Drøftelserne med Indonesiens kompetente myndigheder («DGCA») videreføres med henblik på at overvåge DGCA's fremskridt med hensyn til at sikre, at sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.
- (32) Kommissionen skrev til DGCA den 14. januar 2014 for at få ajourførte oplysninger om luftfartsselskaber, der er underlagt myndighedens tilsyn. I et brev af 10. februar 2014 oplyste myndighederne Kommissionen om, at tre nye luftfartsselskaber er certificeret siden den seneste ajourføring: AOC nr. 121-028 var udstedt til Sky Aviation den 25. oktober 2013, AOC nr. 121-043 var udstedt til Aviastar Mandiri den 1. november 2013 og AOC nr. 121-058 var udstedt til NAM Air den 29. november 2013. Men da DGCA ikke forelagde dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, konstateres det i henhold til de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber bør optages i bilag A.

- (33) I 2012 indledte DGCA en brevveksling med Kommissionen med henblik på at lade *PT. Citilink Indonesia* udgå af bilag A i lighed med dettes moderselskab *Garuda Indonesia*. Som opfølgning på svaret fra Kommissionen fortsatte brevvekslingen først med *Garuda Indonesia* og i 2013 med *PT. Citilink Indonesia*. Efter at *PT. Citilink Indonesia* forelagde udførlig dokumentation om certificeringen af luftfartsselskabet, blev der afholdt et teknisk møde i Bruxelles den 5. november 2013. Kommissionen, EASA og medlemsstaterne deltog i mødet. Ved mødets afslutning blev *PT. Citilink Indonesia* anmodet om at forelægge yderligere dokumentation for DGCA's tilsynsaktiviteter for så vidt angår *PT. Citilink Indonesia*. *PT. Citilink Indonesia* forelagde disse oplysninger den 20. februar 2014.
- (34) I brevet af 10. februar 2014 forelagde DGCA Kommissionen oplysninger i forbindelse med deres anmodning om at ophæve driftsforbuddet for *PT. Citilink Indonesia*. I samme brev forelagde DGCA data om *PT. Citilink Indonesia*'s ressourcer og kapacitet, flyvesikkerhedsregistreringer samt dokumentation for DGCA's sikkerhedstilsynsaktiviteter hos luftfartsselskabet. På grundlag af denne dokumentation erklærede DGCA, at *PT. Citilink Indonesia* efter myndighedens opfattelse opererer på sikker vis og i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder.
- (35) Den 25. marts 2014 hørte Udvalget for Luftfartssikkerhed DGCA's redegørelse bestående af en ajourføring med hensyn til lovgivning og tilsyn samt oplysninger om tilsynet med *PT. Citilink Indonesia*. DGCA's redegørelse blev efterfulgt af *PT. Citilink Indonesia*'s redegørelse, som omfattede planer for udvidelse af flåden og spørgsmål vedrørende ansættelsen af piloter samt sikkerhedsstyringsproblemer.
- (36) Udvalget for Luftfartssikkerhed stillede spørgsmål både til DGCA og *PT. Citilink Indonesia* om sikkerhedsstyring og herunder om risici og farer, som luftfartsselskabet havde afdækket. På baggrund af besvarelserne udtrykte Udvalget for Luftfartssikkerhed betænkeligheder ved den måde, hvorpå myndighederne, *PT. Citilink Indonesia* og de øvrige luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, holder kontrol med de risici, som er forbundet med disse selskabers kraftige vækst. Udvalget for Luftfartssikkerhed gav ligeledes udtryk for betænkeligheder med hensyn til *PT. Citilink Indonesia*'s evne til at drage konklusioner af de oplysninger, der indsamles via dets sikkerhedsstyringssystem, og handle derefter.
- (37) I betragtning af de forelagte oplysninger og betænkelighederne med hensyn til DGCA's og *PT. Citilink Indonesia*'s evne til holde kontrol med risici, der er forbundet med luftfartsselskabets vækst, samt betænkelighederne vedrørende luftfartsselskabets evne til at styre sikkerheden, fandt Udvalget for Luftfartssikkerhed — i overensstemmelse med de fælles kriterier — ikke tilstrækkeligt belæg for, at *PT. Citilink Indonesia* til fulde opfylder de internationale sikkerhedsstandarder, og konkluderede derfor, at dette luftfartsselskab ikke kan udgå af bilag A på nuværende tidspunkt.
- (38) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkender DGCA's indsats for at etablere et luftfartssystem, som er i fuld overensstemmelse med ICAO's standarder. Der ses med tilfredshed på, at DGCA udviste den nødvendige gennemsigtighed og vilje til at dele oplysninger.
- (39) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed opfordrer DGCA til at være særligt opmærksom på de resterende udfordringer i forbindelse med den videre udvikling af sikkerhedsstyringssystemer og en strategi, som egner sig til at imødegå de risici, der er forbundet med den indonesiske luftfartssektors hurtige vækst.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

- (40) På mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2013 blev det aftalt, at Kommissionen skulle forberede en gennemgang af de nuværende begrænsninger i forbindelse med driften af *Air Astana* med henblik på udvalgets næste møde.
- (41) Bistået af EASA og medlemsstaterne holdt Kommissionen møde med embedsmænd fra Kasakhstan og med repræsentanter for luftfartsselskabet *Air Astana* den 20. januar 2014.
- (42) Som følge af dette møde blev en sikkerhedsinspektør fra Kasakhstans luftfartsmyndighed for civil luftfart (»CAC«) specifikt tildelt *Air Astana*. Vedkommendes navn og CV er meddelt til Kommissionen. Denne inspektør har til opgave at føre myndighedens tilsyn med operatøren og opretholde hyppig kontakt med operatørens ledelse og det operationelle og tekniske personale for at vurdere organisationens funktionsduelighed og personalets præstationer i forbindelse med udførelsen af drift, vedligeholdelse og uddannelse. Mangler, som inspektøren afdækker, meddeles straks operatøren. Inspektøren skal sende Kommissionen (enten direkte eller via et kontaktpunkt) rapporter om sine bemærkninger mindst to gange om året to måneder før hvert møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, eller flere hvis Kommissionen anmoder herom. Som følge af dette møde blev der ligeledes udpeget et

kontaktpunkt i CAC for at lette kommunikationen om sikkerhedsanliggender mellem denne myndighed og Kommissionen. Desuden indvilgede Air Astanas ledelse på samme møde i fortsat at informere Kommissionen, jf. den nuværende praksis, om enhver udvikling i selskabet, der berører sikkerheden, herunder (men ikke begrænset til) fornyelse af flåden og nye ruter til EU.

- (43) Den 7. februar 2014 holdt Kommissionen og EASA et andet møde med repræsentanter for CAC (bl.a. sikkerhedsinspektøren og kontaktpunktet) og med repræsentanter for *Air Astana* for at drøfte tekniske spørgsmål på grundlag af de foreløbige svar, som den kasakhiske side havde afgivet på Kommissionens spørgeskemaer. Ved denne lejlighed blev det aftalt, at CAC vil forelægge sin inspektionsplan for 2014, den interne inspektørs procedurer og en ajourført status over AOC, som landet har udstedt. CAC påtog sig også at tilpasse *Air Astana's* driftsspecifikationer til ICAO's standarder, herunder navnlig reglerne for mindsket sigtbarhedsminima. *Air Astana* blev anmodet om at fremlægge en fyldestgørende analyse af operatørens SAFA-resultater. Alle ønskede oplysninger blev fremsendt til Kommissionen kort efter mødet.
- (44) Den 25. marts 2014 hørte Udvalget for Luftfartssikkerhed redegørelser fra CAC og *Air Astana*. Under høringen forelagde CAC oplysninger om fremskridt på dette område af luftfartslovgivningen, infrastruktur, CAC's organisation og uddannelse af sikkerhedsinspektører. *Air Astana* redegjorde over for Udvalget for Luftfartssikkerhed for sin virksomhedsstruktur, flådens sammensætning, markedsudviklingsplaner på kort sigt og sikkerhedsstyringssystemet.
- (45) Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig, at *Air Astana's* nuværende sikkerhedsresultater ikke giver anledning til betænkeligheder med hensyn til de luftfartøjstyper, som har tilladelse til at beflyve Unionen. Luftfartsselskabet er i stand til at tilpasse sig ændringer, og der findes et system, som gør, at flyvninger afvikles på sikker vis. Imidlertid noterede Udvalget for Luftfartssikkerhed sig, at de kasakhiske luftfartsmyndigheder fortsat står over for alvorlige udfordringer i forbindelse med gennemførelsen af statens system for tilsyn med sikkerheden, herunder mangel på kvalificerede inspektører, og derfor kan myndigheden på nuværende tidspunkt ikke sikre et løbende tilsyn på området flyveoperationer og luftdygtighed. De kasakhiske myndigheder opfordres kraftigt til at videreføre reformen af deres luftfartssektor og bestræbe sig på at skabe overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.
- (46) I overensstemmelse med de fælles kriterier vurderes det derfor, at den begrænsning af antallet af operationer, der blev pålagt *Air Astana* i 2009, kan ophæves, mens de øvrige begrænsninger i bilag B forbliver uændrede. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at alle øvrige luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, fortsat bør være opført i bilag A.
- (47) Kommissionen og EASA vil fortsat nøje overvåge sikkerhedsforholdene hos alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, herunder *Air Astana*. Medlemsstaternes kompetente myndigheder skal kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for *Air Astana's* luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Libanon

- (48) Drøftelser med Libanons kompetente myndigheder (»LCAA«) fortsatte med henblik på at få bekræftet, at Libanon er i færd med at tackle de mangler, der blev konstateret af ICAO i forbindelse med det koordinerings- og valideringsbesøg (»ICVM«), som er foretaget i Libanon fra den 5. til den 11. december 2012. LCAA har udarbejdet en plan for afhjælpende foranstaltninger og er i færd med at føre disse foranstaltninger ud i livet, bl.a. i forbindelse med de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder (»SSC«).
- (49) I november 2013 modtog Kommissionen og EASA et første sæt af dokumentation fra LCAA med korrespondance mellem LCAA og ICAO om de pågældende SSC, listen over audits og inspektioner, der er gennemført i 2013 som led i SSC, LCAA's auditplan for tilsyn med luftfartsselskaber i 2014, og LCAA's køreplan for Libanons statslige sikkerhedsprogram (»SSP«). Kommissionen og EASA analyserede den modtagne dokumentation og anmodede LCAA om yderligere oplysninger for nærmere at analysere overensstemmelsen mellem LCAA og ICAO mht. SSC, LCAA's evne til at føre tilsyn og nærmere oplysninger om LCAA's køreplan for SSP.
- (50) Angående korrespondancen mellem LCAA og ICAO om at afhjælpe SSC bemærker Kommissionen og EASA, at ICAO anmodede LCAA om at træffe øjeblikkelige foranstaltninger vedrørende disse SSC, og at ICAO's validering af LCAA's foreslåede plan for afhjælpende foranstaltninger ikke skrider hurtigt frem.
- (51) Med hensyn til de yderligere oplysninger, der anmodes om med henblik på at vurdere LCAA's evne til at føre tilsyn, blev dokumentation modtaget og analyseret for så vidt angår luftfartsselskaberne *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* og *IBEX Air Charter*. De findings, som LCAA konstaterede hos disse luftfartsselskaber, vedrører primært problemer med dokumentation og registrering. LCAA har dog tilsyneladende ikke i fuldt omfang evalueret andre specifikke tekniske områder, såsom uddannelse af piloter.

- (52) Angående LCAA's køreplan for et SSP forelagde LCAA inden for rammerne af »MASC«-projektet (Mediterranean Aviation Safety Cell) en plan for vedtagelsen af en køreplan over forskrifter i de følgende seks måneder, og denne omfatter indførelsen af et SSP. Kommissionen og EASA gav udtryk for, at de nøje vil overvåge vedtagelsen og gennemførelsen af køreplanen og informere Udvalget for Luftfartssikkerhed herom.
- (53) Yderligere drøftelser har fundet sted mellem Kommissionen, medlemsstaterne, EASA og LCAA, herunder et teknisk møde i Bruxelles den 27. februar 2014, hvor LCAA forelagde supplerende oplysninger. LCAA har påvist, at tilsynet med deres luftfartsselskaber er forbedret, og at myndigheden arbejder på gradvist at blive en mere uafhængig og bæredygtig organisation. De første skridt er taget mht. gennemførelsen af SSP. LCAA har tilsyneladende gjort god brug af den tekniske bistand, den har modtaget fra Unionen og medlemsstaterne, og efterspørger muligheder for at verificere de hidtil trufne afhjælpende foranstaltninger.
- (54) Ud fra den situation, der er beskrevet i 48. til 53. betragtning, vil samrådet med de libanesiske myndigheder fortsætte i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (55) Det vurderes derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Libanon på denne. Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, vil Kommissionen være tvunget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Libyen

- (56) Samrådet med Libyens kompetente myndigheder (»LYCAA«) fortsætter med henblik på at bekræfte, at Libyen gør fremskridt i arbejdet med at reformere sikkerhedsordningen for landets civile luftfart, og navnlig med henblik på at sikre, at sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, overholder de internationale sikkerhedsstandarder.
- (57) Inden for rammerne af EUROMED-programmet aflagde et hold konsulenter Libyen et besøg fra den 2. til den 7. februar 2014 med henblik på at rapportere til Kommissionen om deres bemærkninger angående den faktiske situation hos LYCAA samt luftfartsselskaberne *Afriqiyah Airways* og *Libyan Airlines*. De væsentligste bemærkninger var følgende: LYCAA synes at råde over tilstrækkelige personaleressourcer og kontorer, men arbejdsprocesserne er ineffektive; såvel den primære som den afledte luftfartssikkerhedslovgivning er meget svag, og der udstedes ikke sikkerhedsforskrifter; sikkerhedsstyring er ikke gennemført på den kompetente myndigheds niveau; LYCAA er tilsyneladende afhængig af ekstern konsulentbistand for at forbedre sin evne til at tilvejebringe acceptable resultater på kort sigt, uden at forbedringerne forekommer varige, idet virkningerne mht. kapacitetsopbygning er begrænsede; det står ikke klart, om alle luftfartsselskaber er underlagt certificering og tilsyn; *Libyan Airlines* var blevet underkastet en fornyet certificering i december 2013, og endelig var der efter konsulenternes opfattelse belæg for, at organisationens sikkerhedsstyring er hensigtsmæssig.
- (58) Den 4. marts 2014 blev der afholdt møde mellem Kommissionen, EASA, medlemsstaterne, en repræsentant fra LYCAA og et hold fra luftfartsselskabet *Afriqiyah Airways*. På dette møde præsenterede *Afriqiyah Airways* yderligere fremskridt med hensyn til de sikkerhedsanbefalinger, der hidrører fra havarirapporten efter dødsulykken den 12. maj 2010. En række initiativer er iværksat, men andre befinder sig endnu på meget tidligt stadium. Luftfartsselskabet forklarede, at det havde indgået en kontrakt med en irsk indehaver af et AOC med henblik på at flytte to Airbus A320-luftfartøjer til det irske register på en dry lease-aftale og efterfølgende wet lease luftfartøjerne tilbage, idet der til dels benyttes besætningsmedlemmer fra *Afriqiyah Airways*, som vil videreføre de fornødne licensvalideringer med henblik på at kunne flyve i henhold til EU-retten.
- (59) Den 13. marts 2014 blev der afholdt et møde mellem Kommissionen, EASA, medlemsstaterne samt repræsentanter for LYCAA og *Libyan Airlines*. På dette møde fremlagde LYCAA en opdatering af sin overvågningskapacitet, sine tilsynsaktiviteter samt sine aktiviteter i forbindelse med fornyet certificering af luftfartsselskaber. Desuden redegjorde LYCAA for sine fremskridt med hensyn til sikkerhedsstyring. På dette grundlag argumenterede LYCAA ved mødets afslutning igen for at ophæve begrænsningerne, da alle aftalte betingelser efter myndighedens opfattelse er opfyldt. *Libyan Airlines* gav ingen redegørelse, men blev stillet spørgsmål om sikkerhedsstyring. Svarene peger efter Kommissionens opfattelse på, at dette område skal udbygges yderligere.
- (60) I et brev til Kommissionen dateret den 20. marts 2014 sammenfattede LYCAA endnu en gang sin indsats for at opbygge en myndighed i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder og de foranstaltninger, den har truffet for at få ophævet de begrænsninger, den i øjeblikket pålægger libyske luftfartsselskaber efter aftale med Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed.

- (61) I samme brev af 20. marts 2014 bekræftede LYCAA dog, at myndigheden ikke vil træffe ensidige foranstaltninger med hensyn til de aktuelle driftsmæssige begrænsninger, og at enhver foranstaltning vil blive koordineret med Udvalget for Luftfartssikkerhed.
- (62) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed glæder sig over de fremskridt, som LYCAA har opnået, og anførte, at yderligere udvikling skal bygge på det grundlag, der er blevet fastsat af dens nuværende ledelse.
- (63) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig, at LYCAA fortsat opretholder de nuværende begrænsninger, som den pålægger efter anmodning af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed på alle luftfartsselskaber i Libyen, som beflyver Unionen.
- (64) Det vurderes derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Libyen. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed meddelte imidlertid, at det bør godtgøres til Kommissionens og Udvalget for Luftfartssikkerheds tilfredshed, at processen med henblik på fornyet certificering reelt er afsluttet, og at der foretages et passende løbende tilsyn i overensstemmelse med ICAO's standarder, inden LYCAA påtænker at udstede en godkendelse af, at dens luftfartsselskaber beflyver Unionen. For at opnå vished for dette og for, at kravet om passende sikkerhedsordninger er opfyldt, anmodede Udvalget for Luftfartssikkerhed Kommissionen om at aflægge Libyen et kontrolbesøg på stedet med et hold eksperter fra EASA og medlemsstaterne snarest muligt og helst inden udvalgets næste møde.
- (65) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, vil Kommissionen være tvunget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Madagaskar

- (66) Luftfartsselskabet *Air Madagascar* er underlagt driftsmæssige begrænsninger og opført i bilag B i medfør af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2011⁽¹⁾. Samrådet med Madagaskars kompetente myndigheder (»ACM«) og *Air Madagascar* er siden videreført med sigte på at få ajourførte oplysninger om de fremskridt, der gøres med hensyn til gennemførelsen af afhjælpende foranstaltninger.
- (67) Efter gentagne anmodninger fra ACM og luftfartsselskabet *Air Madagascar* om at revurdere de driftsmæssige begrænsninger, som er pålagt ved forordning (EF) nr. 390/2011, foretog Kommissionen med bistand fra EASA og eksperter fra medlemsstaterne et sikkerhedskontrolbesøg i Madagaskar mellem den 10. og den 13. februar 2014. Formålet med besøget var at verificere den tilfredsstillende gennemførelse af de foranstaltninger, som ACM og *Air Madagascar* har truffet for at afhjælpe de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der er beskrevet i ovennævnte forordning.
- (68) Under besøget kunne ACM ikke over for kontrolbesøgsholdet dokumentere effektiviteten af planen for afhjælpende og forebyggende foranstaltninger i den udarbejdede og gennemførte udgave med hensyn til at afhjælpe manglen på tilstrækkeligt sikkerhedstilsyn med driften af *Air Madagascar*. Holdet bemærkede, at for så vidt angår programmet for 2013 om tilsyn med *Air Madagascar*'s aktiviteter er kun 60 % af de planlagte kontrolbesøg gennemført inden for de kombinerede områder operationer og licenser, og mindre end 25 % inden for området luftdygtighed. Analysen af ACM's inspektion viste også, at findings afsluttes på grundlag af planer for afhjælpende foranstaltninger og ikke på grundlag af en kontrol af de trufne foranstaltninger.
- (69) ACM peger på manglen på passende kvalificerede ressourcer som den vigtigste grundlæggende årsag til, at et passende tilsynsprogram ikke gennemføres på korrekt vis. Dette punkt var allerede blevet drøftet på Udvalget for Luftfartssikkerheds møde i november 2012. På daværende tidspunkt oplyste ACM Udvalget for Luftfartssikkerhed om, jf. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1146/2012⁽²⁾, at myndigheden havde indgået en toårig kontrakt om ekstern teknisk bistand til støtte for deres sikkerhedstilsynsopgaver. Holdet bemærkede under besøget, at denne kontrakt var suspenderet 6 måneder efter kontraktens ikrafttræden.

⁽¹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) Nr. 390/2011 af 19. april 2011 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 104 af 20.4.2011, s. 10).

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) Nr. 1146/2012 af 3. december 2012 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 333 af 5.12.2012, s. 7).

- (70) Gennemførelsen af planen for afhjælpende og forebyggende foranstaltninger, der blev udarbejdet af *Air Madagascar* som opfølgning på de driftsmæssige begrænsninger, som er indført ved forordning (EF) nr. 390/2011, blev vurderet af holdet i forbindelse med dets besøg hos luftfartsselskabet. Gruppen modtog dokumentation for luftfartsselskabets forbedringer af styringssystemerne for så vidt angår luftfartøjers luftdygtighed, dokumentation og kvalitetskontrol. Luftfartsselskabet havde udpeget disse styringssystemer som problemernes hovedårsag i den grundlæggende årsagsanalyse af SAFA-programmets resultater.
- (71) Holdets vurdering afslørede ikke nogen væsentlige findings inden for områderne operationer og licenser, men der blev givet udtryk for betænkeligheder på området luftdygtighed, der viser, at der fortsat er behov for forbedringer af luftfartsselskabets processer. Desuden understregede antallet og arten af anbefalingerne, som gruppen måtte afgive til *Air Madagascar*, luftfartsselskabets afhængighed af resultaterne af tredjeparters tilsynsaktiviteter for løbende at forbedre dets sikkerhedssystemer.
- (72) For at rette op på de findings, som blev påpeget i forbindelse med EU's sikkerhedskontrolbesøg, opstillede ACM og *Air Madagascar* to forskellige planer for afhjælpende og forebyggende foranstaltninger.
- (73) Efter anmodningen fra ACM og *Air Madagascar* om genvurdering af de driftsmæssige begrænsninger, som blev pålagt ved forordning (EU) nr. 390/2011, blev ACM og *Air Madagascar* hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed den 26. marts 2014. Ved denne lejlighed gav ACM og *Air Madagascar* nærmere oplysninger om planen for afhjælpende foranstaltninger, som er opstillet for at rette op på de problemer, der blev konstateret ved holdets kontrolbesøg på stedet. ACM erklærede også, at alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Madagaskar — med undtagelse af *Air Madagascar* — har fået deres flyveoperationer begrænset til indenrigsflyvninger. Den eneste undtagelse til denne regel gælder for ambulanceflyvninger. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed fremhævede, at Kommissionen bør holdes underrettet, hvis denne politik ændres.
- (74) Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkendte de forbedringer, ACM og *Air Madagascar* har opnået med hensyn til gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder, men måtte på grundlag af rapporten fra EU's sikkerhedskontrolbesøg og oplysninger, som er fremlagt af ACM og *Air Madagascar* i forbindelse med høringen hos Udvalget for Luftfartssikkerhed, konkludere, at der stadig er behov for forbedringer, særlig med hensyn til ACM's tilsynsaktiviteter. Derfor vurderes det i henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, at *Air Madagascar* fortsat bør være opført i bilag B.
- (75) Medlemsstaterne vil kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for luftfartsselskabet *Air Madagascar's* luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Mauretanien

- (76) I henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 har medlemsstaterne kontrolleret den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af rampeinspektioner, som udføres for luftfartøjer, der benyttes af luftfartsselskaber, som er certificeret i Mauretanien. EASA's seneste SAFA-analyse viser, at der er gennemført elleve inspektioner af luftfartøjer fra luftfartsselskabet *Mauritania Airlines International* (»MAI«). Selv om analysen af de mangler, der var konstateret i forbindelse med disse SAFA-inspektioner, viser en vis forbedring, anbefalede EASA deltagerlandene fortsat at fokusere deres inspektioner på denne operatør. De seneste inspektioner viser en ustadig tendens med en række findings, herunder i kategori 3 (SAFA-findings i kategori 3 kan have alvorlig indflydelse på sikkerheden).
- (77) Kommissionen og EASA havde anmodet om yderligere oplysninger, bl.a. regelmæssige sikkerhedsrapporter, fra Mauretaniens nationale myndigheder (»ANAC«) og fra MAI med hensyn til opfølgning af sikkerhedsspørgsmål. MAI har indsendt foreløbige oplysninger angående gennemførelsen og driften af dettes sikkerhedsstyringssystem.
- (78) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed bemærkede, at ANAC og MAI fortsat bør forbedre forholdene, og dette gælder bl.a. forelæggelsen af sikkerhedsoplysninger for Kommissionen. Kommissionen gav også udtryk for, at den over for Mauretanien vil gentage vigtigheden af at overholde de forpligtelser, som staten påtog sig i forbindelse med sin plan for afhjælpende foranstaltninger, nødvendigheden af at udføre en årsagsanalyse og behovet for at forelægge de regelmæssige rapporter, som ANAC og MAI skal stille til rådighed.
- (79) Det vurderes derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Mauretanien. Hvis resultaterne af de fremtidige SAFA-rampeinspektioner eller andre sikkerhedsrelevante oplysninger indikerer en forringelse af sikkerhedsstandarderne, der når et uacceptabelt niveau, vil Kommissionen være nødt til at overveje at træffe foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Mozambique

- (80) Mozambiques kompetente myndigheder («IACM») har aflagt rapport om den igangværende gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der er forelagt for og godkendt af ICAO. Det fremgår af den seneste statusrapport, som Kommissionen og EASA modtog i forbindelse med en telekonference den 26. februar 2014 og fik underbygget med indgivelse af en række ledsagedokumenter den 13. marts 2014, at IACM arbejder videre med at ajourføre de retlige rammer og styrke kravene om obligatorisk og frivillig indberetning af hændelser, efterforskning af havarier og hændelser, intercept af luftfartøjer og oprettelse af et statsligt sikkerhedsprogram. Tilsynsmyndigheden er i færd med at blive adskilt fra tjenesteudøvere med overførslen af luftfartsinformationsaktiviteter fra IACM til den eksisterende luftfartstjenesteudøver («ANSP») *Aeroportos de Moçambique*. Rekruttering og uddannelse af personale fortsætter med henblik på at styrke tilsynskapaciteten yderligere, primært inden for områderne flyveoperationer og licenser, navigation og flyvepladser, luftdygtighed, udarbejdelse og håndhævelse af regler, lufttrafikfalter, lufttrafikstyring og kommunikation, navigation og overvågning. Pt. valideres alle licenser hos lufttrafikfiktjenestens personale på ny, og arbejdet vil blive afsluttet i juni 2014. Flyvepladscertificeringsprocessen for Maputo lufthavn vil blive påbegyndt i 2014, og samme proces gentages for yderligere tre lufthavne, der betjener international trafik. Certificeringen af luftfartstjenesteudøvere vil blive indledt i september 2014 og vil være baseret på ajourførte bestemmelser, der er fastsat ved udgangen af marts 2014.
- (81) IACM arbejder fortsat med de uafsluttede USOAP-findings for så vidt angår de tilknyttede protokolspørgsmål, og de fleste af de nødvendige forskrifter og procedurer til støtte for svar er udarbejdet og uploadet ved hjælp af ICAO's onlineværktøj CMA. ICAO's validering af disse foranstaltninger er undervejs.
- (82) IACM's budget for 2014 er blevet forøget med næsten 20 %, hvilket afspejler den vedvarende politiske støtte og vilje til at styrke myndighedens kapacitet og effektivitet.
- (83) Operatøren *Linhas Aéreas de Moçambique* («LAM») var udsat for et flystyrt den 29. november 2013. En af operatørens Embraer ERJ-190 styrtede ned i Namibia under en flyvning fra Maputo til Luanda, og alle ombordværende omkom (28 passagerer — herunder 6 EU-borgere — og 6 besætningsmedlemmer). Namibias havarikommission frigav sin foreløbige havarirapport den 9. januar 2014, og dens foreløbige konklusion peger i retning af en bevidst handling fra luftfartøjschefens side. Den endelige rapport over havariefterforskningen forventes at foreligge ved udgangen af 2014.
- (84) IACM oplyste også, at luftfartsselskabet LAM har fortsat indsatsen for at gennemføre de videregående faser, primært fase III, af deres sikkerhedsstyringssystem («SMS»). Som en første reaktion på styrtet styrkede LAM de operationelle procedurer for at sikre, at to besætningsmedlemmer befinder sig i cockpittet til enhver tid og i alle faser af en flyvning.
- (85) IACM har anmodet ICAO om et ICVM for at validere de fremskridt, der er gjort med hensyn til gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, og besøget er pt. programsat til efteråret 2014.
- (86) IACM rapporterede også, at den har videreført arbejdet med den fornyede certificering af luftfartsselskaber i fuld overensstemmelse med ICAO's SARP, og hidtil er 13 luftfartsselskaber (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers, CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* og *OHI-Omni Helicópteros International Lda*) blevet certificeret på ny i overensstemmelse med den liste, som IACM forelagde. Da IACM ikke kunne dokumentere, at sikkerhedstilsynet med disse 13 luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det i henhold til de fælles kriterier, at de alle bør optages i bilag A.
- (87) Som følge af utilstrækkelige fremskridt med den fornyede certificering suspendede IACM tre luftfartsselskabers AOC (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* og *Unique Air Charter Lda*) og deres respektive flåder. Da suspensionen ikke var definitiv, og IACM ikke kunne dokumentere, at sikkerhedstilsynet med disse tre luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det i henhold til de fælles kriterier, at de alle bør optages i bilag A.
- (88) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed ser med tilfredshed på IACM's statusrapporter om afhjælpningen af de mangler, som ICAO har konstateret, og særlig de betydelige fremskridt, og de opfordrer myndigheden til at gøre en indsats for at afslutte arbejdet med at etablere et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med

de internationale standarder. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkender og bifalder også de varige forbedringer, som LAM har rapporteret i deres fortsatte indsats for at overtage og efterleve internationale sikkerhedsstandarder. De betydelige fremskridt, der allerede er opnået, og de forventede yderligere fremskridt anerkendes, og EU's sikkerhedskontrolbesøg kunne finde sted i fjerde kvartal af 2014.

Luftfartsselskaber fra Nepal

- (89) Efter vedtagelsen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1264/2013 ⁽¹⁾ blev alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal, optaget i bilag A til Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006.
- (90) Kommissionen foretog med bistand af eksperter fra EASA og medlemsstaterne et kontrolbesøg i Nepal mellem den 3. og 8. februar 2014 for at vurdere kapaciteten hos Nepals kompetente myndigheder («CAAN») og en række nepalesiske luftfartsselskaber med henblik på at afgøre, om det ville være muligt at lempe vilkårene for driftsforbuddet. Vurderingerne omfattede luftfartsselskaberne *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* og *Sita Air*.
- (91) Kommissionen præsenterede rapporten fra kontrolbesøget for Udvalget for Luftfartssikkerhed. Hovedkonklusionerne med hensyn til vurderingen af luftfartsselskaberne var, at *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* and *Yeti Airlines* kunne påvise en god forståelse for sikkerhedsstyringsproblemer og forelagde dokumentation, der sandsynliggjorde overholdelsen af nationale sikkerhedsforskrifter, mens *Sita Air* ikke var i stand til at dokumentere sin evne til at udføre operationer på sikker vis eller påvise fuldstændig vedvarende luftdygtighed for sine luftfartøjer. Desuden havde operatøren undladt at gennemføre alle sikkerhedsanbefalinger i forbindelse med en dødsulykke i 2012, idet operatøren ikke anvendte simulator som led i sin uddannelse.
- (92) Med hensyn til *Nepal Airlines Corporation* noterede Udvalget for Luftfartssikkerhed sig, at selv om de grundlæggende rammer for sikkerhedsstyring var på plads, havde operatøren behov for at etablere mere effektive metoder til at forbedre sine sikkerhedsfremmende foranstaltninger, sin rapportering og analyse og sætte sig for at opfylde nogle sikkerhedsrelaterede præstationsmål samt kvantificere det »acceptable sikkerhedsniveau«, som operatøren bebudede i sin sikkerhedspolitik. Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig desuden *Nepal Airlines Corporation's* ambitiøse planer om udvidelse, som bl.a. gik ud på at tilføje tre nye luftfartøjstyper til selskabets flåde på ét år, og anførte, at sådanne planer skal håndteres korrekt for at begrænse sikkerhedsrisici.
- (93) Desuden indtraf en dødsulykke med et luftfartøj fra *Nepal Airlines Corporation* den 16. februar 2014, hvor alle 18 ombordværende personer omkom, herunder en EU-borger. Kommissionen skrev til CAAN den 3. marts 2014 og anmodede om oplysninger om havariet samt oplysninger om de foranstaltninger, som CAAN havde truffet for at undgå lignende havarier i fremtiden. CAAN svarede ved brev af 18. marts 2014, hvori den gør rede for de trufne foranstaltninger. Oplysningerne blev dog ikke anset for tilstrækkelige i den forstand, at de ikke gjorde det muligt for Kommissionen at vurdere, om CAAN's trufne foranstaltninger var berettigede i forhold til havariets alvor.
- (94) Med hensyn til CAAN afslørede vurderingen alvorlige mangler, navnlig hvad angår besætningens certifikater og uddannelse, certificering af luftfartsselskaber samt tilsyn på området flyveoperationer.
- (95) På området pilotcertifikater og -uddannelse blev det fastslået, at de kompetente myndigheder ikke fulgte ICAO's bilag 1-krav, bl.a. med hensyn til godkendelse af uddannelsesorganisationer, teoretisk viden, validering af udenlandske licenser og flyvesimulatortræningsanordninger. Der kunne derfor ikke skabes vished for, at piloterne var tilstrækkeligt kvalificerede til at løse deres opgaver i overensstemmelse med gældende ICAO-standarder.
- (96) Som følge af disse mangler kan det ikke garanteres, at de vurderede luftfartsselskaber, som er underlagt CAAN's certificering og udstedelse af licenser, er i overensstemmelse med de relevante ICAO-standarder.
- (97) ICAO foretog et ICVM i juli 2013, hvilket udmøntede sig i en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed («SSC») i forbindelse med flyveoperationer. Foranstaltningerne i den oprindelige plan for afhjælpende foranstaltninger, som CAAN fremsendte til ICAO for at rette op på de mangler, der var konstateret i den pågældende SSC, blev ikke afsluttet inden for den anførte frist, og den gjorde sig fortsat gældende. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed bemærkede endvidere, at der ifølge ICAO stadig var en betydelig mangel på gennemførelse, hvilket påvirker landets kapacitet inden for primær luftfartslovgivning og civile luftfartsforskrifter, organisation for civil luftfart og udstedelse af licenser til og uddannelse af personale.

⁽¹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1264/2013 af 3. december 2013 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 326 af 6.12.2013, s. 7).

- (98) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkender, at CAAN har opnået visse fremskridt siden ICAO's audit i 2009 og ICAO's ICVM i 2013 i kraft af indførelsen af ændringer i luftfartsloven samt nye og reviderede krav, håndbøger og procedurer. Trods dette er mange af disse ændringer ufuldstændige, og de er endnu ikke gennemført på en varig måde.
- (99) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkendte de vanskeligheder, som CAAN måtte overvinde for at opnå varige fremskridt, og tilskyndede myndighederne til at tage imod Unionens og medlemsstaternes tekniske bistand. Kommissionen bekræftede sin vilje til at vurdere mulighederne for at udvide det allerede eksisterende program for teknisk samarbejde mellem CAAN og EASA.
- (100) I lyset af rapporten fra EU's sikkerhedskontrolbesøg på stedet, den uløste ICAO-SSC og den omstændighed, at endnu et havari med dødelig udgang fandt sted siden den sidste opdatering, konkluderede Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, at Nepals kompetente myndigheder ikke i tilstrækkelig grad er i stand til at gennemføre og håndhæve de relevante internationale sikkerhedsstandarder på et niveau, hvor en lempelse af driftsforbuddet for et eller flere luftfartsselskaber kunne være berettiget.
- (101) Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Nepal.

Luftfartsselskaber fra Filippinerne

- (102) Kommissionen inviterede repræsentanter for Filippinernes civile luftfartsmyndighed («CAAP») og *Cebu Pacific Air* til et teknisk møde den 28. januar 2014 for nærmere at drøfte sikkerhedstiltag og andre relevante faktorer i relation til afgang fra start- og landingsbane, der fandt sted i Davao International Airport den 2. juni 2013.
- (103) Kommissionen, eksperter fra EASA og medlemsstaterne samt højtstående repræsentanter fra CAAP og *Cebu Pacific Air* deltog i dette møde.
- (104) CAAP forelagde nærmere oplysninger om det lovpligtige tilsyn med *Cebu Pacific Air*. Heraf fremgik det bl.a., at CAAP's »Oversight and Regulatory Board« den 20. juni 2013 henvendte sig til den administrerende direktør for *Cebu Pacific Air* med oplysninger om CAAP's afhjælpende foranstaltninger i lyset af havariet. Med foranstaltningerne blev *Cebu Pacific Air*'s ansvarlige ledere og stationsledere pålagt at foretage en fornyet vurdering med særlig vægt på driften, sikkerhedsstyringssystemet og virksomhedskulturen. CAAP rapporterede også, at operatøren blev pålagt i en flyvesimulator at foretage en stikprøvekontrol af flyvebesætningens kapacitet i unormale situationer. På det organisatoriske plan blev luftfartsselskabet opfordret til at justere sin strategi for flyklargøringstid fra 30 til 45 minutter.
- (105) Den 4. oktober 2013 besvarede *Cebu Pacific Air* brevet af 20. juni 2013 med et resumé af de foranstaltninger, det allerede havde gennemført. Disse foranstaltninger omfattede en ændring af luftfartsselskabets organisationsstruktur, SMS-uddannelse af alt personale, oprettelse af sikkerhedsaktionsgrupper («SAG») i alle afdelinger mht. driftsledelsen, og gennemførelse af stikprøvevis flyvesimulatorvurdering i luftfartsselskabets uddannelsescenter mellem den 3. og 19. juli 2013. Luftfartsselskabet afgav specifikke oplysninger om uddannelsesrelaterede ændringer, herunder af flyvetræningen for besætninger («LOFT»), og oplyste, at besætningsmedlemmer skal gennemgå en styrket simulatoruddannelse, der veksler mellem LOFT og duelighedsprøver. Desuden fulgte luftfartsselskabet anbefalingen med hensyn til flyklargøringstiden, idet det erklærede, at denne vil blive ændret til 45 minutter i vinterfartplanssæsonen 2013.
- (106) Derudover skrev CAAP til alle filippinske luftfartsselskaber den 2. august 2013 vedrørende den sikkerhedsundersøgelse, der gennemføres på Airbus 319/320-luftfartøjer, og henviste til behovet for en proaktiv indsats, herunder nærmere oplysninger om ikke-præcisionsindflyvnings- og go around-uddannelse, som luftfartsselskaberne bør gennemføre. *Cebu Pacific Air* svarede den 4. oktober 2013 og redegjorde for de ændringer, det havde gennemført i denne henseende.
- (107) Desuden iværksatte Filippinernes »Office of the Aircraft Accident Investigation and Inquiry Board« (AAIIB) en undersøgelse af *Cebu Pacific Air*'s afvigelse fra start- og landingsbane, der fandt sted i Davao den 2. juni 2013. Den 13. december 2013 meddelte undersøgelseslederen den sikkerhedsansvarlige direktør i *Cebu Pacific Air*, at undersøgelsen var i gang, og vedlagde ved samme lejlighed dataelementer fra »udkast til endelig rapport« (»DFR«) tillige med foreliggende oplysninger om konklusioner og anbefalinger til både CAAP og *Cebu Pacific Air*.

- (108) CAAP har iværksat et skærpet overvågningsprogram for *Cebu Pacific Air*. I det årlige inspektionsprogram (»MRAI«) var det krævede minimum af planlagte tilsynsinspektioner forhøjet fra 34 til i alt 62 inspektioner i 2013.
- (109) Angående havariet, der fandt sted den 2. juni 2013, forelagde *Cebu Pacific Air* en sammenfatning af de foranstaltninger, der er truffet i den forbindelse. Foranstaltningerne omfattede svar til CAAP angående myndighedens undersøgelse og nærmere oplysninger om kontrol og tilsyn med driften. De nævnte supplerende foranstaltninger omfattede nærmere oplysninger om flyvedataanalyse (»FDA«) og dets luftfartsselskabs program til forebyggelse af afvigelser fra start- og landingsbane. Programmet er inddelt i foranstaltninger på kort, mellemlang og lang sigt, hvoraf nærmere oplysninger om et Airbus-støtteprogram udgjorde en central komponent. Med hensyn til dette bistandsprogram er der foretaget et forlænget operationelt besøg, som omfattede flyvedataanalyse og bemærkninger vedrørende flyve- og flyvesimulatortræning.
- (110) *Cebu Pacific Air* og CAAP forelagde også nærmere oplysninger om et igangværende opgraderingsprogram for Area Navigation (»RNAV«) indflyvning og om de ændringer af infrastrukturen og tekniske ændringer, der allerede er foretaget. Det var holdningen, at planen på mellemlang sigt går ud på at udskifte en stor del af de eksisterende jordbaserede ikke-præcisionslandingshjælpemidler som led i den overordnede pakke af afhjælpende tiltag.
- (111) CAAP fremlagde også nærmere oplysninger om indførelsen af Airbus A330 hos *Cebu Pacific Air*, hvoraf det fremgår, at luftfartsselskabet som en del af den tilknyttede ændring af AOC fik til opgave at foretage 100 timers ikke-kommercielle »route proving«-flyvninger i Asien, inden det fik tilladelse til at foretage kommercielle lufttransportoperationer. CAAP har ikke tildelt *Cebu Pacific Air* en ETOPS-godkendelse, idet myndigheden afventer en yderligere vurdering, og at selskabet får flere erfaringer med driften.
- (112) På det tekniske møde den 28. januar 2014 blev der på baggrund af en udførlig spørgerunde fremlagt oplysninger specifikt om *Cebu Pacific Air*'s seneste hændeshistorik. To af de drøftede hændelser omhandlede afvigelser fra start- og landingsbane begået af et ATR-luftfartøj i Davao den 2. juni 2013 og i Manila af et Airbus 319-luftfartøj den 13. juni 2013. I begge tilfælde vendte luftfartøjet tilbage til banen efter afvigelsen. I sin redegørelse gav CAAP også et resumé af havarier og hændelser for perioden 2010-2013 med hensyn til luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne.
- (113) *Cebu Pacific Air* forelagde også oplysninger om dets nuværende flåde og om dets planer for udvidelse af flåde og ruter.
- (114) På mødet den 28. januar 2014 gav både CAAP og *Cebu Pacific Air* endvidere en opdatering af deres svar på de bemærkninger, der kom til udtryk ved Unionens kontrolbesøg på stedet, som fandt sted mellem den 3. og den 7. juni 2013.
- (115) CAAP og *Cebu Pacific Air* blev hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed den 26. marts 2014. CAAP forelagde nærmere oplysninger om uddannelse af sine inspektører i tilsynet med sikkerhedsstyringssystemer (»SMS«). Desuden meddelte CAAP til udvalget, at informationsteknologi (»IT«) var blevet indkøbt i tilknytning til myndighedens tilsyns- og overvågningssystemer. CAAP forelagde en oversigt over status for det filippinske statslige sikkerhedsprogram (»SSP«). Med hensyn til tilsynet med *Cebu Pacific Air* understregede CAAP som opfølgning på det tekniske møde af 28. januar 2014, at et skærpet tilsynsprogram er iværksat.
- (116) På Udvalget for Luftfartssikkerheds møde den 26. marts 2014 forelagde *Cebu Pacific Air* nærmere oplysninger om sin nuværende organisationsstruktur, og det meddelte, at det fra januar 2014 opererer 50 luftfartøjer og herunder 3 af typen Airbus A330. Luftfartsselskabet forelagde et uddrag af sin fareidentifikations- og risikolog med nærmere oplysninger om luftfartsselskabets afbødende foranstaltninger og sikkerhedsmålsætninger og -mål for 2014. *Cebu Pacific Air* meddelte Udvalget for Luftfartssikkerhed, at luftfartsselskabets »FDA retrieval rate« lå på 94 %. Luftfartsselskabet forelagde en oversigt over sit sikkerhedsvurderings- og sikkerhedsstyringssystem samt en detaljeret analyse, det havde foretaget af sine data over go-around og ikke-stabiliseret indflyvning. Luftfartsselskabet forelagde også oplysninger om den grundfæstede indberetningskultur i *Cebu Pacific Air*, herunder at der findes et fortroligt indberetningssystem. Desuden forelagde *Cebu Pacific Air* oplysninger om sit nuværende program for forvaltning af besætningsressourcer (»CRM«). *Cebu Pacific Air* oplyste for Udvalget for Luftfartssikkerhed om luftfartsselskabets krav til luftfartøjschefens erfaringsniveau for sine Airbus-flåder på såvel lang som kort distance.
- (117) Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig, at *Philippines Airlines* havde genoptaget beflyvningen af Unionen den 4. november 2013, efter at luftfartsselskabet udgik af bilag A til Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 i juli 2013. Siden beflyvningen af Unionen er genoptaget, har SAFA-rampeinspektionsrapporter (sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer) ikke vist negative tendenser, der kan give anledning til betænkeligheder.

- (118) På baggrund af dokumentationen for CAAP's tilsyn med *Cebu Pacific Air* og *Cebu Pacific Air's* evne til at overholde relevante forskrifter vedrørende luftfartsikkerhed, samt myndighedens og luftfartsselskabets erklæringer i forbindelse med høringen hos Udvalget for Luftfartsikkerhed vurderes det i henhold til de fælles kriterier, at *Cebu Pacific Air* bør undtages fra driftsforbuddet for alle luftfartsselskaber, som er registreret i Filippinerne, og bør udgå af bilag A til Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006.
- (119) Medlemsstaterne har indvilget i at kontrollere *Philippine Airlines'* og *Cebu Pacific Air's* faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012. Hvis resultaterne af sådanne kontroller eller nogen andre sikkerhedsrelevante oplysninger indikerer, at de internationale sikkerhedsstandarder ikke overholdes, vil Kommissionen være nødt til at træffe foranstaltninger inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

- (120) Kommissionen, EASA og medlemsstaterne har fortsat nøje overvåget sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation og beflyver Unionen, herunder gennem prioritering af rampeinspektioner, som udføres for russiske luftfartsselskaber i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- (121) For at bekræfte, at findings i forbindelse med SAFA-inspektionerne på hensigtsmæssig vis er blevet afhjulpet, mødtes Kommissionen bistået af EASA og medlemsstaterne den 10. marts 2014 med den russiske føderale lufttransportmyndighed (»FATA«). Repræsentanter for luftfartsselskabet *Kogalymavia* blev også inviteret til mødet for at rapportere, hvilke afhjælpende foranstaltninger luftfartsselskabet har påtaget sig med henblik på at forbedre flyvesikkerheden siden de tidligere drøftelser i november 2013.
- (122) På mødet påpegede FATA, at de seneste resultater fra SAFA-rampeinspektioner af russiske luftfartsselskaber, der opererer til Unionen, ikke gav anledning til betænkeligheder, men viste, at myndigheden griber ind med uanmeldte inspektioner i tilfælde af alvorlige eller gentagne findings, og at den nøje kontrollerer, at findings afhjælpes. FATA oplyste endvidere, at efter en omfattende revision af Tatarstans regionale kontor og af alle luftfartsselskaber, der er underlagt dette kontors tilsyn, var *Tulpar Airlines'* og *Tatarstan Airlines'* AOC blevet tilbagekaldt som følge af væsentlige mangler i deres sikkerhedsstyring. Med hensyn til *Kogalymavia* anførte FATA, at luftfartsselskabet havde været udsat for flere uanmeldte inspektioner i de seneste fire måneder som følge af den høje SAFA-kvotient i 2013. Ifølge FATA har luftfartsselskabet i mellemtiden afhjulpet alle tidligere findings og er i stand til at gennemføre indenlandske og internationale flyvninger i henhold til dets AOC.
- (123) På mødet gav *Kogalymavia* en redegørelse for igangværende afhjælpende foranstaltninger. Luftfartsselskabet rapporterede, at dets SAFA-resultater var i bedring, idet kvotienten er faldet til 3,49, og der er indført væsentlige strukturelle og tekniske ændringer såsom en omfattende plan for modernisering af kabineinteriøret; alle aktiviteter vedrørende organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed er lagt ud til en EASA-godkendt organisation; forsyningskæden for luftfartsselskabets reservedele er omstruktureret; et kontrolcenter for vedligeholdelse (Maintenance Control Centre — MCC) er oprettet; hovedparten af personalet i vedligeholdelsesafdelingen er udskiftet, og en ny ledende ingeniør med passende erfaring er ansat.
- (124) Ud fra de oplysninger, der er modtaget i forbindelse med samrådet, blev det konkluderet, at der ikke er behov for en høring i Udvalget for Luftfartsikkerhed af de russiske luftfartsmyndigheder eller af luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation. FATA blev anmodet om at sætte flere luftfartsselskaber med en høj SAFA-kvotient under skærpet tilsyn og underrette Kommissionen herom. Med hensyn til *Kogalymavia* anførte Kommissionen, at der på trods af de konstaterede forbedringer stadig er behov for at validere, at operatørens foranstaltninger skaber varige resultater og effektiviteten af dennes sikkerhedsstyring.
- (125) Det vurderes derfor i henhold til de fælles kriterier, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation på denne. Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, vil Kommissionen dog være tvunget til at træffe foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

- (126) Sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, som er certificeret i Den Russiske Føderation og beflyver Unionen, underkastes fortsat en nøje overvågning. Hvis resultaterne af sådanne rampeinspektioner eller nogen andre sikkerhedsrelevante oplysninger indikerer, at de internationale sikkerhedsstandarder ikke overholdes, vil Kommissionen være nødt til at træffe foranstaltninger inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Sudan

- (127) Kommissionen oplyste Udvalget for Luftfartssikkerhed om Kommissionens deltagelse i et luftfartsarrangement, som blev afholdt af Sudans civile luftfartsmyndighed (»SCAA«) den 5. og 6. december 2013 i Khartoum. Deltagelsen satte Kommissionen i stand til at observere, at SCAA er blevet omstruktureret, og at der er politisk opbakning til at investere yderligere i sikkerhed. Denne støtte blev offentligt tilkendegivet af den sudanesiske minister med ansvar for civil luftfart til den lokale luftfartsbranche og repræsentanter for ICAO.
- (128) De sudanesiske myndigheder har gjort tydelige fremskridt i bestræbelserne på at blive en troværdig myndighed, navnlig takket være et øget budget, der har gjort det muligt for SCAA at ansætte specialiseret personale og sikre sit personale en passende uddannelse.
- (129) Disse forbedringer må sikres fodfæste i de luftfartsselskaber, der er indehavere af et sudanesiske AOC. To af disse, *Sudan Airways* og *Nova Airways*, har opgraderet deres standarder og revideret deres procedurer.
- (130) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed ser med tilfredshed på den igangværende indsats: Der kunne blive tale om, at Unionen aflægger et kontrolbesøg på stedet, når SCAA finder, at dens luftfartsselskaber har udviklet solide procedurer i overensstemmelse med internationale standarder.
- (131) Det vurderes derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Sudan.

Luftfartsselskaber fra Kongeriget Swaziland

- (132) Efter USOAP's audit i 2007 anmodede Swazilands civile luftfartsmyndigheder (»SWACAA«) ICAO om en ny landekode og slettede alle hidtil eksisterende registreringer i deres register. SWACAA tilbagekaldte ligeledes alle tidligere udstedte AOC, og der findes derfor i øjeblikket ingen gyldige AOC i landet.
- (133) Siden den nye generaldirektør tiltrådte i december 2009, har SWACAA entydigt vist sin vilje til at afhjælpe de findings, som blev konstateret i 2007 i forbindelse med ICAO's USOAP. SWACAA har fået en ny ICAO-landekode (3DC) med henblik på registrering af luftfartøjer.
- (134) En omfattende reform af hele tilsynsfunktionen er iværksat, og der er allerede opnået væsentlige fremskridt med en afsluttet omarbejdning af de retlige rammer, der arbejdes på at adskille tilsynsmyndighed og lufthavnstjenestudøver, og forskellige partnerskaber med nabolandene er undertegnet og trådt i kraft.
- (135) Kommissionen inviterede den 21. januar 2014 SWACAA til et teknisk høringsmøde i Bruxelles, som blev afholdt den 27. januar 2014. Efter indledningsvis at have accepteret invitationen meldte SWACAA senere afbud og bad om mere tid til at konsolidere deres forberedelser yderligere.
- (136) EASA gennemførte et besøg med henblik på at yde teknisk bistand mellem den 10. og 14. marts 2014. Besøget fokuserede på at yde bistand til at styrke SWACAA's igangværende kapacitetsopbygningsindsats og give yderligere vejledning om, hvordan de uafsluttede foranstaltninger i relation til ICAO's USOAP-audit bedst færdiggøres. EASA's besøg med henblik på at yde teknisk bistand udgjorde ikke en audit, men et betydeligt antal vigtige forbedringer blev påpeget.
- (137) Den 26. marts 2014 mødte SWACAA op hos Udvalget for Luftfartssikkerhed. SWACAA gjorde det klart, at den for øjeblikket er i færd med at gennemføre den reviderede plan for afhjælpende foranstaltninger, der er aftalt med ICAO i maj 2013. I henhold til denne plan for afhjælpende foranstaltninger og takket være en stor politisk opbakning og vilje samt en forhøjet finansiering er der udfoldet betydelige bestræbelser på at ansætte og uddanne personale. SWACAA har også draget fordel af støtte fra et ICAO-projekt (Technical Cooperation Bureau — »TCB«), der

har til opgave at formidle uddannelse, juridisk og organisatorisk støtte og kapacitetsudvikling hos tilsynsfunktionen. ICAO's eksperter, der arbejder på dette projekt i øjeblikket, anslår manglen på reel gennemførelse (Lack of Effective Implementation — »LEI«) til 40 %, og målet er 35 % ved afslutningen af projektet (ultimo juni 2014). I en yderligere indsats for at sikre varige resultater efter projektafslutningen vil Swaziland fra og med juli 2014 være værtsstat for SADC (Southern African Development Community) Aviation Safety Organisation (SASO). Myndigheden anførte ligeledes, at SWACAA ikke anerkender luftfartøjer med den gamle ICAO-landekode (3D) med henblik på luftfartøjsregistrering som henhørende under deres tilsyn.

- (138) SWACAA har behandlet og besvaret de fleste af de igangværende PQ (protokolspørgsmål) og forelagt dokumentation til underbygning heraf ved hjælp af ICAO's onlineværktøj CMA. ICAO er i færd med at validere disse foranstaltninger, og som følge heraf er de officielle resultater stadig de samme som i 2007 trods de betydelige forbedringer, der er opnået siden da.
- (139) SWACAA har anmodet om et ICVM i november 2014 med henblik på at opnå ICAO's validering af de mange afhjælpende foranstaltninger, der allerede er gennemført.
- (140) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed så med tilfredshed på SWACAA's tilsagn om at ville gennemføre den reviderede plan for afhjælpende foranstaltninger og de betydelige fremskridt, som allerede er opnået, og tilskyndede SWACAA til at fortsætte sine bestræbelser på at etablere et luftfartssystem, der fuldt ud er i overensstemmelse med ICAO's standarder.
- (141) I betragtning af den markante styrkelse af tilsynsfunktionen, der allerede er opnået, sammenholdt med, at der ikke findes AOC, og efterspørgslen efter nye AOC kun udvikles langsomt, vurderes det i henhold til de fælles kriterier, at Kongeriget Swaziland bør udgå af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen.
- (142) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed vil fortsat nøje overvåge SWACAA's evne til fuldt ud at varetage sin tilsynsopgave. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anmoder SWACAA om at underrette Kommissionen om hvert nyudstedt eller ændret AOC. Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, vil Kommissionen være tvunget til at træffe foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Yemen

- (143) Den officielle havariundersøgelsesrapport i relation til havariet, der ramte luftfartsselskabet *Yemen Airways* (»Yemenia«) den 29. juni 2009 i Moroni, Comorerne, blev offentliggjort den 25. juni 2013. Rapporten indeholdt tre hovedanbefalinger: for det første at myndighederne på Comorerne indfører varige beredskabsforanstaltninger, der er tilpasset efterforskning og efterfølgende bjærgning af luftfartøjer, som havarerer på havet i nærheden af deres flyvepladser, for det andet at de yemenitiske myndigheder sikrer, at alle besætninger, der flyver til Moroni, er korrekt uddannet i udførelsen af cirkling med fastsatte beholdne kurser (»MVI«) og for det tredje, at de yemenitiske myndigheder gennemgår uddannelsen af *Yemenia's* piloter, særligt med henblik på deres evne til at reagere i nødsituationer.
- (144) Den 7. november 2013 skrev den yemenitiske civilflugts- og meteorologimyndighed (»CAMA«) til Kommissionen. Dette brev indeholdt nogle nærmere oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med havariet. Udvalget for Luftfartssikkerhed blev orienteret om disse foranstaltninger og udviklingen i relation til disse på dets møde i november 2013.
- (145) Kommissionen afholdt et teknisk møde, der fandt sted den 9. januar 2014 i Bruxelles. Kommissionen, eksperter fra EASA og medlemsstaterne samt repræsentanter fra CAMA og *Yemenia* deltog i dette møde.
- (146) Inden det tekniske møde havde Kommissionen den 17. december 2013 sendt CAMA specifikke spørgsmål ikke alene om havarirapporten, men også om CAMA's overordnede ansvar for tilsynet med sikkerheden hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Yemen. Kommissionen sendte ligeledes CAMA en række spørgsmål, som skulle videregives til *Yemenia*. Begge sæt spørgsmål var udformet med henblik på at bistå Kommissionen med at vurdere kvaliteten af såvel CAMA's som *Yemenias* opfølgning på anbefalingerne i havarirapporten.
- (147) Som opfølgning på de specifikke anbefalinger til de yemenitiske myndigheder forklarede CAMA, at myndighedens foranstaltninger omfatter et skærpet tilsyn med sikkerheden hos *Yemenia*, herunder er antallet af kabine- og cockpitspektioner forøget, og at den havde pålagt *Yemenia* at kontrollere rute- og lufthavnskvalifikationer for alle besætninger, som beflyver lufthavne, der kategoriseres som niveau »C«. I øvrigt pålagde CAMA *Yemenia* at øge hyppigheden af uddannelse i »Stall and Upset recover«.

- (148) Som led i opfølgningen på de specifikke anbefalinger til Yemenia forklarede luftfartsselskabet, at det havde gennemført ændringer med hensyn til ledelse og AOC-indehaver og foretaget en gennemgang og ændring af strategi og procedurer. Der blev også henvist til forbedringer mht. audit, uddannelse og gennemførelse. Desuden understregede Yemenia på ny sin uddannelse af besætninger i nødprocedurer i forbindelse med periodisk flyvesimulatoruddannelse, som blev foretaget i overensstemmelse med Airbus-træningspensummet.
- (149) Udvalget for Luftfartssikkerhed fik forelagt yderligere oplysninger i forbindelse med de tekniske drøftelser, der fulgte på mødet, og fik også forelagt et resumé af den dokumentation, som CAMA og Yemenia havde forelagt.
- (150) Det vurderes i henhold til de fælles kriterier, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Yemen på denne. Sikkerheden hos alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Yemen, herunder Yemenia, vil imidlertid fortsat blive fulgt nøje. Hvis noget tyder på, at de internationale sikkerhedsstandarder ikke overholdes, vil Kommissionen være nødt til at træffe foranstaltninger inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (151) Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Yemen, faktisk overholder de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Zambia

- (152) Kommissionen oplyste Udvalget for Luftfartssikkerhed om den seneste korrespondance, den havde modtaget fra Zambias myndigheder, herunder et brev af 10. december 2013 fra transportministeriet. I brevet anerkendtes Kommissionens tidligere korrespondance af 1. oktober 2013 med vejledning om områder, som myndighederne bør fokusere på for at opnå yderligere fremskridt og forbedringer.
- (153) I brevet af 10. december 2013 fra Zambias myndigheder blev det oplyst, at civilluftfartsmyndigheden havde fået udpeget en bestyrelse, og at det var hensigten at ansætte en generaldirektør for civil luftfart inden 31. januar 2014.
- (154) Kommissionens bekræftede i sit svar af 21. januar 2014, at den ønsker at opretholde en konstruktiv dialog med Zambias myndigheder. I dette svar foreslog Kommissionen også, at der kunne afholdes et teknisk møde, når den nye generaldirektør for civil luftfart var blevet udpeget, med henblik på at skaffe oplysninger om fremskridt, således at Udvalget for Luftfartssikkerhed kan holdes fuldt underrettet.
- (155) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig de stadige fremskridt, som Zambias ministerium for civil luftfart har gjort, og opfordrer Zambias myndigheder til at fortsætte deres arbejde, således at det på et passende tidspunkt og efter den nødvendige kontrol kan overvejes at ophæve de nugældende begrænsninger.
- (156) Det vurderes i henhold til de fælles kriterier, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Zambia.
- (157) I betragtning af betydningen for sikkerheden anerkendes det i artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2111/2005, at det er nødvendigt at træffe hurtige afgørelser og om nødvendigt skabe mulighed for en hasteprocedure. For at beskytte følsomme oplysninger og minimere de kommercielle virkninger er det derfor afgørende, at afgørelser om at ajourføre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen, offentliggøres og træder i kraft straks efter vedtagelsen.
- (158) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (159) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

- (1) Bilag A erstattes af teksten i bilag A til nærværende forordning;
- (2) Bilag B erstattes af teksten i bilag B til nærværende forordning.

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. april 2014.

På Kommissionens vegne

For formanden

Joaquin ALMUNIA

Næstformand

BILAG A

**LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, FOR HVIS VEDKOMMENDE ALLE FORMER FOR DRIFT ER
OMFATTET AF FORBUD I EU MED UNDTAGELSER ⁽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	Luftfartsforetagendets hjemstat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republikken Ghana
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			Den Islamiske Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Den Islamiske Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Den Islamiske Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Ukendt	PIR	Den Islamiske Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Den Islamiske Republik Afghanistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Angola, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, herunder:			Republikken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukendt	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsforetagendets hjemstat
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republikken Angola
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Benin, herunder:			Republikken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ukendt	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republikken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republikken Benin
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Congo, herunder:			Republikken Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republikken Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Ukendt	Republikken Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Ukendt	Republikken Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republikken Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Ukendt	Republikken Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Ukendt	Republikken Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republikken Congo

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsforetagendets hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC, herunder:			Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsforetagendets hjemstat
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministers underskrift (anordning nr. 78/205)	LCG	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

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	Luftfartsforetagendets hjemstat
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			Ækvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			Eritrea

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	Luftfartsforetagendets hjemstat
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Gabonesiske Republik, undtagen Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:			Den Gabonesiske Republik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Den Gabonesiske Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Den Gabonesiske Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Den Gabonesiske Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Den Gabonesiske Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Den Gabonesiske Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Den Gabonesiske Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Den Gabonesiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Indonesien, undtagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua og Indonesia Air Asia, herunder:			Republikken Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Ukendt	Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republikken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Ukendt	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republikken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Ukendt	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsforetagendets hjemstat
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republikken Indonesien
BATIK AIR	121-050	BTK	Republikken Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republikken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukendt	Republikken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republikken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republikken Indonesien
EASTINDO	135-038	ESD	Republikken Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Ukendt	Republikken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Ukendt	Republikken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republikken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Republikken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Ukendt	Republikken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republikken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republikken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republikken Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Ukendt	Republikken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republikken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republikken Indonesien
MANUNGGA AIR SERVICE	121-020	MNS	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	Luftfartsforetagendets hjemstat
MARTABUANA ABADION	135-049	Ukendt	Republikken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Ukendt	Republikken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
NAM AIR	121-058	Ukendt	Republikken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republikken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukendt	Republikken Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republikken Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Ukendt	Republikken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republikken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukendt	Republikken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukendt	Republikken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republikken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ukendt	Republikken Indonesien
SKY AVIATION	121-028	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	PNS	Republikken Indonesien
SURYA AIR	135-046	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	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	Luftfartsforetagendets hjemstat
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	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 tilsynsansvarlige myndigheder i Kasakhstan, undtagen Air Astana, herunder:			Republikken Kasakhstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republikken Kasakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	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	Luftfartsforetagendets hjemstat
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republikken Kasakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republikken Kasakhstan
LUK AERO (tidligere EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republikken Kasakhstan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			Den Kirgisiske Republik
AIR BISHKEK (tidligere EASTOK AVIA)	15	EAA	Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Den Kirgisiske Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
HELI SKY	Ukendt	HAC	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZ AIRLINES	Ukendt	KGZ	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Den Kirgisiske Republik
S GROUP AVIATION	6	Ukendt	Den Kirgisiske Republik
S GROUP INTERNATIONAL	Ukendt	IND	Den Kirgisiske Republik
SKY BISHKEK	Ukendt	BIS	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	Luftfartsforetagendets hjemstat
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Den Kirgisiske Republik
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
SUPREME AVIATION	40	SGK	Den Kirgisiske Republik
TEZ JET	46	TEZ	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 tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Mozambique, herunder:			Republikken Mozambique
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Ukendt	Republikken Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AEREOS LDA	MOZ-07	Ukendt	Republikken Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Ukendt	Republikken Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Ukendt	Republikken Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Ukendt	Republikken Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Ukendt	Republikken Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Ukendt	Republikken Mozambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Ukendt	Republikken Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republikken Mozambique
LAM — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republikken Mozambique

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsforetagendets hjemstat
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republikken Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNACIONAL LDA	MOZ-17	Ukendt	Republikken Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Ukendt	Republikken Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Ukendt	Republikken Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republikken Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Ukendt	Republikken Mozambique
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:			Republikken Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Ukendt	Republikken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Ukendt	Republikken Nepal
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Republikken Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Ukendt	Republikken Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Ukendt	Republikken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Ukendt	Republikken Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Ukendt	Republikken Nepal
NEPAL AIRLINES	003/2000	RNA	Republikken Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Republikken Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Ukendt	Republikken Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Ukendt	Republikken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republikken Nepal

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	Luftfartsforetagendets hjemstat
SITA AIR	033/2000	Ukendt	Republikken Nepal
TARA AIR	053/2009	Ukendt	Republikken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republikken Nepal
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Filippinerne, undtagen Philippine Airlines og Cebu Pacific Air, herunder:			Republikken Filippinerne
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republikken Filippinerne
AIR JUAN AVIATION	2013053	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republikken Filippinerne
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republikken Filippinerne
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Ukendt	Republikken Filippinerne
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Ukendt	Republikken Filippinerne
CM AERO SERVICES	20110401	Ukendt	Republikken Filippinerne
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Ukendt	Republikken Filippinerne
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Ukendt	Republikken Filippinerne
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Ukendt	Republikken Filippinerne
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republikken Filippinerne
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republikken Filippinerne
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republikken Filippinerne
LION AIR	2009019	Ukendt	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsforetagendets hjemstat
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Ukendt	Republikken Filippinerne
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Republikken Filippinerne
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ukendt	Republikken Filippinerne
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Ukendt	Republikken Filippinerne
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republikken Filippinerne
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Ukendt	Republikken Filippinerne
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Ukendt	Republikken Filippinerne
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Ukendt	Republikken Filippinerne
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republikken Filippinerne
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé and Príncipe, herunder:			São Tomé og Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé og Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé og Príncipe
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	IOE	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	Luftfartsforetagendets hjemstat
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	TRG	São Tomé og Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Ukendt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ukendt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ukendt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ukendt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ukendt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			Republikken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republikken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republikken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republikken Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republikken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republikken Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republikken Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Republikken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Ukendt	Republikken Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republikken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republikken Sudan

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	Luftfartsforetagendets hjemstat
KUSH AVIATION	060	KUH	Republikken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republikken Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Republikken Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republikken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republikken Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republikken Sudan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Zambia, herunder:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAG B

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsforetagendets hjemstat	Luftfartstøjstype med begrænsning	Registre-ringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registerringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 5 luftfartøjer af typen Boeing B-777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B-737-700	Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ.	Republikken Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kasakhstan	Hele flåden, undtagen: Luftfartøjer af typen Boeing B767, luftfartøjer af typen B757, luftfartøjer af typen Airbus A319/320/321.	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer i Boeing B767-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Boeing B757-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Airbus A319/320/321-flåden, som er opført på AOC.	Aruba (Kongeriget Nederlandene)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP.	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336).	Comorerne
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50, 2 luftfartøjer af typen Falcon 900.	Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Den Gabonesiske Republik
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Boeing B-767-200.	Hele flåden, undtagen: TR-LHP.	Den Gabonesiske Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Challenger CL-601, 1 luftfartøj af typen HS-125-800.	Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG.	Den Gabonesiske Republik; Den Sydafrikanske Republik
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH)	AOC 017	ALE	Republikken Ghana	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen DC8-63F.	Hele flåden, undtagen: 9G-TOP og 9G-RAC.	Republikken Ghana

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsforetagendets hjemstat	Luftfartstøjstype med begrænsning	Registre-ringsnum-mer eller -numre og serienum-mer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registre-ringsstat
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen Airbus A300, 8 luftfartøjer af typen Airbus A310, 1 Boeing B737-luftfartøj.	Hele flåden, undtagen: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Den Islamiske Republik Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Den Demokratiske Folkerepublik Korea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204.	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633.	Den Demokratiske Folkerepublik Korea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hele flåden, undtagen: 3 luftfartøjer af typen Boeing B-737-300, 2 luftfartøjer af typen ATR 72-500, 1 luftfartøj af typen ATR 42-500, 1 luftfartøj af typen ATR 42-320 og 3 luftfartøjer af typen DHC 6-300.	Hele flåden, undtagen: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD og 5R-MGF.	Republikken Madagaskar

⁽¹⁾ Air Astana har kun lov til at anvende de anførte specifikke luftfartøjstyper, forudsat de er registreret i Aruba og alle ændringer af AOC'et fremsendes rettidigt til Kommissionen og Eurocontrol.

⁽²⁾ Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.

⁽³⁾ Gabon Airlines må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.

⁽⁴⁾ Iran Air må kun beflyve Den Europæiske Union med de specifikke luftfartøjer og på de betingelser, der er fastsat i betragtning 69 i forordning (EU) nr. 590/2010, EUT L 170 af 6.7.2010, s. 15.