

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2016/963**af 16. juni 2016****om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen****(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, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 ⁽²⁾ er der opstillet en liste 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 denne liste, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Tredjelande og internationale organisationer har også indgivet relevante oplysninger. På grundlag af disse oplysninger bør listen ajourføres.
- (3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller via de myndigheder, der har ansvaret for det loypligtige 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 listen.
- (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. 3922/91 ⁽³⁾ (»Udvalget for Luftfartssikkerhed«).
- (5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget ajourføringer fra Kommissionen om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 ⁽⁴⁾ med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaberne i Angola, Botswana, Georgien, Republikken Guinea, Indien, Indonesien, Iran, Kasakhstan, Madagaskar, Mozambique, Sudan, Taiwan, Thailand og Zambia. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen om luftfartssikkerhedssituationen i Afghanistan, Irak, Den Kirgisiske Republik, Libanon, Nepal, Pakistan, Ukraine og Zimbabwe og om de tekniske samråd med Den Russiske Føderation.
- (6) Udvalget for Luftfartssikkerhed og Kommissionen 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. Medlemsstaterne er i den forbindelse blevet opfordret til at prioritere rampeinspektioner hos luftfartsselskaber med licens fra stater, over for hvilke ICAO har

⁽¹⁾ EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).

⁽⁴⁾ 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).

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

- (7) EASA har også oplyst Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om resultaterne af analyserne af de 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) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed har desuden 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. EASA har fremlagt oplysninger om sine planer for og anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre de civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med henblik på at afhjælpe en eventuel manglende overholdelse af de gældende internationale standarder for civil luftfart. Medlemsstaterne blev 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 (Safety Collaborative Assistance Network), om teknisk bistand, der ydes af Unionen og dens medlemsstater for at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.
- (9) Udvalget for Luftfartssikkerhed og Kommissionen har modtaget en ajourføring fra Eurocontrol om status for SAFA's alarmfunktion og de aktuelle statistikker over alarmmeldinger for luftfartsselskaber med driftsforbud.

EU-luftfartsselskaber

- (10) Efter EASA's analyse af oplysninger fremkommet ved rampeinspektioner for luftfartøjer, der tilhører EU-luftfartsselskaber, eller ved standardiseringsinspektioner, der er 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. Norge underrettede Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om foranstaltninger, der er truffet vedrørende luftfartsselskabet *Airwing A/S*.
- (11) 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 Angola

- (12) Ved forordning (EF) nr. 474/2006 tillades luftfartsselskabet *TAAG Angola Airlines*, der er certificeret i Angola, at flyve til Unionen med fire luftfartøjer af typen Boeing 737-700 med registreringsnumrene D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ, tre luftfartøjer af typen Boeing 777-200 med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og tre luftfartøjer af typen Boeing 777-300 med registreringsnummer D2-TEG, D2-TEH og D2-TEI.
- (13) *TAAG Angola Airlines* fremsatte den 25. april 2016 via Angolas kompetente myndigheder, *Instituto Nacional da Aviação Civil* («INAVIC»), en anmodning om at tilføje et nyt luftfartøj af typen Boeing 777-300 med registreringsnummer D2-TEJ og et nyt luftfartøj af typen Boeing 737-700 med registreringsnummer D2-TBK i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (14) Hvad angår godkendelsen af tredjelandsoperatører, jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 ⁽²⁾, har *TAAG Angola Airlines* kontinuerligt været i dialog med EASA siden november 2014 og har leveret faktiske og detaljerede oplysninger om deres luftfartøjsflåde og -operationer. Denne proces udmundede i en audit på stedet hos tredjelandsoperatøren, som fandt sted fra den 1. til den 3. februar 2016. Auditorholdet påpegede et

⁽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).

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12).

begrænset antal niveau 2-anmærkninger og en enkelt bemærkning i henhold til del-TCO. TAAG Angola Airlines har indgivet en plan for afhjælpende foranstaltninger til EASA, som er blevet accepteret, og de pågældende anmærkninger er under udbedring.

- (15) Den kontinuerlige dialog med TAAG Angola Airlines og de detaljerede og nøjagtige data, som TAAG Angola Airlines har indgivet om sin flåde og sine operationer, samt det positive resultat af auditten på stedet hos tredjelandsoperatøren viser, at TAAG Angola Airlines er i stand til at benytte sine luftfartøjer af typerne Boeing 737-700, Boeing 777-200 og 777-300 i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandards. Ud over at efterkomme anmodningen fra TAAG Angola Airlines finder Kommissionen det derfor hensigtsmæssigt at delvist lempe det nuværende forbud ved at give TAAG Angola Airlines tilladelse til at flyve til Unionen med alle luftfartøjer af typerne Boeing 737-700, Boeing 777-200 og Boeing 777-300 i luftfartsselskabets flåde.
- (16) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at tilføje alle luftfartøjer af typen Boeing 737-700 og alle luftfartøjer af typerne Boeing 777-200 og 777-300 fra TAAG Angola Airlines i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 som luftfartøjer med tilladelse til at flyve til Unionen.
- (17) Medlemsstaterne vil fortsat skulle kontrollere TAAG Angola Airlines' faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandards ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Botswana

- (18) Botswanas civile luftfartsmyndighed («CAAB») har ved brev af 23. december 2015 fremlagt oplysninger for Kommissionen om de fremskridt, der er gjort for at afhjælpe de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder og andre ICAO-anmærkninger. ICAO konstaterede på sit ICVM-besøg (ICAO Coordinated Validation Mission) en forbedring af den faktiske gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandards, således at den er oppe på 71 %. På grundlag af dette resultat bekræftede ICAO den 31. december 2015, at begge de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder er blevet afhjulpnet. CAAB har indgivet yderligere oplysninger om sikkerhedstilsyn vedrørende luftfartsselskaber, der er certificerede i Botswana.
- (19) Den forbedrede gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandards og de tilgængelige sikkerhedsoplysninger viser en stærk udvikling hos CAAB og er ikke tegn på, at der er nogen tilbageværende negative tendenser i forbindelse med sikkerheden hos de luftfartsselskaber, der er certificeret i Botswana, som ville give anledning til bekymring ud fra et luftfartssikkerhedsmæssigt synspunkt.
- (20) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Botswana på denne.

Luftfartsselskaber fra Georgien

- (21) ICAO gennemgik i april 2016 de afhjælpende foranstaltninger, som Georgiens civile luftfartsmyndighed («GCAA») har truffet for at afhjælpe den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed vedrørende certificeringsprocessen i forbindelse med udstedelse af »air operator certificates« (AOC, luftfartscertifikater). Denne betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed blev påpeget ved ICVM-besøget i oktober 2013. ICAO fastslog på baggrund af denne gennemgang, at GCAA's afhjælpende foranstaltninger har afhjulpnet den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed.
- (22) Den forbedrede gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandards og de tilgængelige sikkerhedsoplysninger viser GCAA's stærke engagement i at afhjælpe sikkerhedsmangler og er ikke tegn på, at der er nogen tilbageværende negative tendenser i forbindelse med sikkerheden hos de luftfartsselskaber, der er certificeret i Georgien, som ville give anledning til bekymring fra et luftfartssikkerhedsmæssigt synspunkt.
- (23) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Georgien på denne.

Luftfartsselskaber fra Republikken Guinea

- (24) Som aftalt på det tekniske møde med Kommissionen, der blev afholdt i Bruxelles i januar 2013, har de kompetente myndigheder i Republikken Guinea, *Direction Nationale de l'Aviation Civile* (»DNAC«), jævnligt givet Kommissionen oplysninger om den igangværende gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der blev godkendt af ICAO i december 2012, såvel som om alle de aktiviteter, der er knyttet til den.
- (25) I den seneste statusrapport, der blev indgivet af DNAC og modtaget af Kommissionen den 3. maj 2016, beskrives de seneste aktiviteter og den seneste udvikling med hensyn til gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, som på nuværende tidspunkt er koncentreret om uddannelse af inspektører inden for områderne operationer, luftdygtighed, udstedelse af licenser til personale og flyvepladser samt om fortsat certificering af luftfartsselskaber og om overvågningsprogrammet. Den fuldstændige ICAO-certificering (fem faser) af luftfartsselskabet *Konair Guinée* er gennemført, og dette luftfartsselskab har fået sit AOC den 17. september 2015 (AOC nr. 03/DNAC/2015). Tre andre luftfartsselskaber, nemlig *Sahel Aviation Service Guinée*, *Fly Nimba Airlines* og *Ijet Aviation*, er fortsat i gang med certificeringsprocessen. Ifølge DNAC er et overvågningsprogram blevet udarbejdet og gennemført.
- (26) ICAO skal efter planen foretage et ICVM-besøg, der skal vare fra den 23. til den 29. november 2016.
- (27) Den gradvise gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, i overensstemmelse med hvad der blev godkendt af ICAO i december 2012, og de tilgængelige sikkerhedsoplysninger berettiger på nuværende tidspunkt ikke en afgørelse om at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger over for luftfartsselskaber, der er certificeret i Republikken Guinea. Kommissionen agter dog fortsat at overvåge situationen nøje med hensyntagen til resultaterne af ICVM-besøget i november 2016.
- (28) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Republikken Guinea.
- (29) Kommissionen kan være nødsaget til at træffe foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005, hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af en manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Indien

- (30) Den 3. maj 2016 blev der afholdt tekniske samråd mellem Kommissionen, EASA, en medlemsstat samt repræsentanter fra det indiske generaldirektorat for civil luftfart (»Indiens DGCA«) og luftfartsselskabet *Air India*, som er certificeret i Indien. Disse samråd blev afholdt i forbindelse med, at Indiens DGCA tidligere indvilligede i at afholde tekniske samråd med Kommissionen for at drøfte sine certificerings- og overvågningsforpligtelser med hensyn til indiske luftfartsselskaber, som Indiens DGCA har certificeret.
- (31) I løbet af disse samråd fremsatte Indiens DGCA sin analyse af resultaterne hos de indiske luftfartsselskaber i SAFA-programmets regi, herunder *Air India*. Indiens DGCA indberettede, at det har udviklet en rampeinspektionsenhed, som er bestemt til formålet og skal bistå Indiens DGCA med forvaltningsforanstaltningerne i SAFA-programmets regi. Indiens DGCA fremlagde også data vedrørende første kvartal af 2016, som stammer fra dets egen rampeinspektionsaktivitet. Dertil fremlagde Indiens DGCA specifikke detaljer om de overvågningsaktiviteter, som det udfører i forbindelse med visse indiske luftfartsselskaber. De fremlagte data indeholder et overblik over de overvågningsaktiviteter, der blev udført i løbet af 2015. Ydermere fremlagde Indiens DGCA ajourførte oplysninger om sine bæredygtighedsinitiativer. Disse initiativer omfatter rekruttering og uddannelse af kvalificeret personale, udvikling indenfor databasestyring og en ajourføring vedrørende opgavetildeling ved fornyelse af certificering.
- (32) *Air India* fremlagde nærmere detaljer om sit sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem. *Air India* fremlagde også analysedata om flyvesikkerheden for 2015 såvel som sin tilgang til formidling af oplysninger om flyvesikkerheden og sit SAFA-forvaltningsprogram. De SAFA-data, som *Air India* har fremlagt, omfatter luftfartsselskabets egen dybdegående analyse af de SAFA-aktiviteter, som det er blevet udsat for. I denne forbindelse fremlagde *Air India* et overblik over sine interne processer og procedurer, herunder nærmere detaljer med hensyn til kerneårsagsanalyse og de derpå følgende afbødende foranstaltninger, som det har gennemført. Ydermere har *Air India* indberettet, at det regelmæssigt interagerer med Indiens DGCA, bl.a. med hensyn til dets SAFA-forvaltningsforanstaltninger.

- (33) Ved breve af 24. maj 2016 gentog Kommissionen en række meddelelser til Indiens DGCA, bl.a. at det fortsat skal overvåge de indiske luftfartsselskabers SAFA-resultater nøje. Kommissionen påpegede også over for Air India, at den havde noteret sig de SAFA-forvaltningsforanstaltninger, som Air India har gennemført, men påpegede, at disse foranstaltninger skal føre til konsekvente og bæredygtige forbedringer i SAFA-programmets regi. Dertil påpegede Kommissionen igen over for både Indiens DGCA og Air India, at EASA i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 har ansvaret for at foretage sikkerhedsvurderinger af tredjelandsoperatører, og at resultaterne inden for SAFA-programmet er et af de nøgleelementer, som EASA tager i betragtning, når den foretager de pågældende vurderinger.
- (34) Kommissionen noterer sig de oplysninger, som blev forelagt af Indiens DGCA og Air India. På baggrund af alle de tilgængelige oplysninger, herunder de nærmere detaljer, som blev fremlagt af både Indiens DGCA og Air India på det tekniske samrådsmøde den 3. maj 2016, og de foreløbige resultater af EASA's nylige audit af Air India inden for rammerne af Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 vurderes det, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger over for luftfartsselskaber, der er certificeret i Indien. Det vil dog fortsat være nødvendigt med tekniske samråd for at sikre, at sikkerhedsspørgsmål kan drøftes løbende.
- (35) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Indien på denne.
- (36) Kommissionen har til hensigt at fortsætte sine formelle samråd med Indiens DGCA i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (37) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarter ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos indiske luftfartsselskaber i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Indonesien

- (38) Der blev organiseret et EU-vurderingsbesøg på stedet i Indonesien i april 2016, som involverede eksperter fra Kommissionen, EASA og medlemsstaterne. Vurderingsbesøget fandt sted på kontorerne for Indonesiens generaldirektorat for civil luftfart (»Indonesiens DGCA«) og hos en række luftfartsselskaber, som er certificeret i Indonesien, nemlig Citilink, Lion Air, Batik Air, Indonesia Air Asia og Aviastar Mandiri (certificeret under CASR-135, regionale operationer og charteroperationer).
- (39) Eksperterne konstaterede, at den indledende certificering af luftfartsselskaber udføres i overensstemmelse med fem-fasetilgangen, og at der er tilstrækkelig koordinering med de andre afdelinger i Indonesiens DGCA. Certificeringsauditterne dokumenteres, der fremsættes anmærkninger, og luftfartsselskaberne anmodes om opfølgning, hvilket indebærer afhjælpende foranstaltninger og kerneårsagsanalyser.
- (40) Eksperterne kunne konstatere, at overvågningsaktiviteterne planlægges på årsbasis, både hvad angår audit og inspektioner, og at overvågningsaktiviteterne generelt udføres ifølge denne plan. Eksperterne bemærkede, at et betydeligt antal flyveoperations- og kabinesikkerhedsinspektører var nyligt rekrutteret og stadig mangler uddannelse i inspektionsmetoder og specifikke regler. Ydermere er det stadig nødvendigt at standardisere inspektørernes arbejdsmetoder vedrørende indberetning, formidling af anmærkninger, accept af afhjælpende foranstaltninger, herunder kerneårsagsanalysen, og fastsættelse af tidsrammer for opfølgning på anmærkninger.
- (41) Indonesiens DGCA var i stand til at påvise, at der er blevet truffet håndhævelsesforanstaltninger. F.eks. er Aviastar Mandiris AOC (certificeret under CASR-121, indenrigsoperationer, nationale luftfartsselskabers operationer og supplerende luftfartsselskabers operationer, AOC nr. 121-043) blevet tilbagekaldt på grund af manglende overholdelse af reglen om minimumsantallet af luftfartøjer i flåden.
- (42) Under EU-vurderingsbesøget på stedet fremlagde Citilink dokumentation for, at Citilink er i stand til at sikre overholdelsen af de nationale og internationale sikkerhedsstandarter. Citilink har vist, at det har et veludviklet sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem, at dets organisation af den vedvarende luftdygtighed er veludviklet, og at det har en proaktiv tilgang til sikkerhed.

- (43) *Lion Group* består af seks luftfartsselskaber, der er certificeret i tre forskellige stater, og anvender en integreret tilgang til sine operationer og sin sikkerheds- og kvalitetsstyring. Under *Lion Group* findes AOC-indehaverne *Lion Air* og *Batik Air*, som er certificerede i Indonesien. *Lion Air* og *Batik Air* påviste, således at eksperterne var tilfredse, at de begge har velfungerende systemer til sikkerheds- og kvalitetssikring og -styring. De to luftfartsselskabers topledelse og ledelsen i *Lion Group* har god forståelse af disse systemer og anvender dem til at opdage risici og træffe passende foranstaltninger til at mindske de største risici til acceptable niveauer. Eksperterne konstaterede, at *Lion Air* og *Batik Air* har professionelle besætninger samt professionelt personale og har systemer til varetagelse af de forskellige operationer. Både de enkelte luftfartsselskabers ledelser og koncernens ledelse modtager og reagerer på fremlagte sikkerheds- og kvalitetsmæssige oplysninger og analyser. Ledelsen formidler også disse oplysninger og afhjælpende foranstaltninger via interne publikationer, både elektronisk og ikke-elektronisk.
- (44) Indonesiens DGCA og luftfartsselskaberne *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air* blev hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed den 31. maj 2016. Indonesiens DGCA fremlagde sin nuværende organisationsstruktur, herunder nærmere oplysninger om arbejdsstyrken tilknyttet direktoratet for luftdygtighed og flyveoperationer og de budgetmidler, der er disponible til tilsynsarbejde og uddannelse af inspektører. Indonesiens DGCA fremlagde nærmere oplysninger om de vigtige foranstaltninger, der er blevet truffet i det seneste år, især ajourføringen af bekendtgørelsen vedrørende civil luftfartssikkerhed, ajourføringen af inspektørernes retningslinjer, forbedringen af forvaltningssystemet for sikkerhedsoplysninger og påbegyndelsen af udviklingen af det statslige sikkerhedsprogram. Indonesiens DGCA fremlagde i løbet af sin redegørelse en sammenfatning af de afhjælpende foranstaltninger hvad angår de bemærkninger, som eksperterne fremsatte i løbet af EU-vurderingsbesøget på stedet.
- (45) *Citilink* fremlagde sin plan for afhjælpende foranstaltninger, som blev udviklet på baggrund af de bemærkninger, der fulgte af EU-vurderingsbesøget på stedet. Planen for afhjælpende foranstaltninger omfatter afhjælpende og forebyggende foranstaltninger og bygger på en grundig kerneårsagsanalyse af disse bemærkninger. Derudover blev de vigtigste fremskridt siden november 2015 fremhævet, herunder en forbedret gennemførelse af flyvedataanalyseprogrammet, yderligere sikkerheds- og kvalitetsmæssige ressourcer samt den løbende udvikling af software til digital sikkerhedsrapportering.
- (46) Strategien for de seks luftfartsselskaber i *Lion Group* blev fremhævet under *Lion Air*s og *Batik Air*s redegørelse. På baggrund af markedets udvikling vil koncernens strategi nu lægge fokus på vækst på markeder uden for Indonesien. *Lion Air* og *Batik Air* fremlagde begge en plan for afhjælpende foranstaltninger, som de har udviklet på baggrund af de bemærkninger, der fulgte af EU-vurderingsbesøget på stedet. Planen omfatter afhjælpende foranstaltninger og bygger på en kerneårsagsanalyse af disse bemærkninger. Ydermere redegjorde *Batik Air* for sin undersøgelse af et af deres luftfartøjers nylige indtrængen på start- og landingsbane, herunder de sikkerhedsforanstaltninger, som *Batik Air* har truffet umiddelbart efter hændelsen.
- (47) Under høringen underrettede Indonesiens DGCA Kommissionen om, at ICAO i løbet af de sidste seks måneder uden at aflægge besøg på stedet har foretaget en validering af de afhjælpende foranstaltninger, som Indonesiens DGCA har truffet. Denne validerings endelige resultater er endnu ikke tilgængelige. Indonesiens DGCA forklarede også, at den samarbejder med Federal Aviation Administration om at forbedre sit sikkerhedstilsynssystem. Federal Aviation Administration gennemførte i februar 2016 en *evaluering af den internationale luftfartssikkerhed*, som udmundede i syv bemærkninger, og et opfølgingsbesøg i maj 2016. Ifølge Indonesiens DGCA er genstandene for samtlige bemærkninger blevet afhjulpet. Dog har Federal Aviation Administration anmodet Indonesiens DGCA om månedligt at aflægge rapport om uddannelsen af inspektører.
- (48) På baggrund af de tilgængelige oplysninger, herunder resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet og de oplysninger, der blev forelagt ved høringen, mener Kommissionen, at Indonesiens DGCA har gennemført forbedringer siden 2014. Det står dog klart, at Indonesiens DGCA bl.a. yderligere skal forbedre sit sikkerhedstilsynssystem, uddannelsen af inspektører og standardiseringen af inspektørernes arbejdsmetoder.
- (49) Kommissionen bemærkede, at *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air* alle er i stand til at fremlægge specifikke detaljer med hensyn til sikker gennemførelse af deres respektive operationer. Kommissionen mener, at der er tilstrækkelig dokumentation for disse luftfartsselskabers overholdelse af den gældende indonesiske lovgivning og de internationale sikkerhedsstandarder.
- (50) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade *Aviastar Mandiri* (AOC nummer 121-043), *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

- (51) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.
- (52) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Iran

- (53) Luftfartsselskabet *Iran Air*, der er certificeret af Den Islamiske Republik Irans civile luftfartsorganisation («CAO-IRI»), blev opført i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 i marts 2010. Efter et EU-vurderingsbesøg på stedet blev de driftsmæssige begrænsninger for *Iran Airs* flåde yderligere specificeret i juli 2010.
- (54) Der blev gennemført et nyt EU-vurderingsbesøg på stedet i Iran i maj 2016, som involverede eksperter fra Kommissionen, EASA og medlemsstaterne. Vurderingsbesøget fandt sted på kontorerne for Den Islamiske Republik Irans civile luftfartsorganisation og på *Iran Airs* kontorer og anlæg.
- (55) Eksperterne konstaterede, at CAO-IRI er en velstruktureret civil luftfartsmyndighed, der som tilsynsmyndighed håndterer alle civilluftfartens aspekter. Eksperterne konstaterede også, at Iran har et omfattende reguleringssystem på plads, som ajourføres med jævne mellemrum. På baggrund af de fakta, som blev konstateret i løbet af EU-vurderingsbesøget på stedet, har eksperterne konkluderet, at CAO-IRI ikke mangler hverken evner eller villighed til at afhjælpe sikkerhedsmangler.
- (56) Eksperterne konstaterede, at *Iran Air* siden det foregående EU-vurderingsbesøg på stedet i juli 2010 har afhjulpet genstandene for de bemærkninger, der blev fremsat på det tidspunkt. Styringen af den vedvarende luftdygtighed er blevet forbedret i Airbus A320-flåden og er nu på samme niveau som Airbus A300- og A310-flåden. Eksperterne konstaterede, at *Iran Airs* sikkerhedsstyringssystem er blevet forbedret gennem årene. Dog kan det forbedres yderligere, hovedsageligt inden for effektiv anvendelse af de beskrevne procedurer og yderligere integration af sikkerhedsstyrings- og kvalitetsstyringsfunktionen på virksomhedsplan. Eksperterne fremsatte en række bemærkninger på luftdygtighedsområdet, som kan være til hjælp for *Iran Air* med henblik på yderligere forbedring af sikkerheden og kvaliteten i selskabets operationer.
- (57) Den 1. juni 2016 blev CAO-IRI og *Iran Air* hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed. CAO-IRI redegjorde for luftfartsaktiviteterne i Iran, CAO-IRI's organisationsstruktur og en oversigt over Irans luftfartssikkerhedsregler. Derudover fremlagde CAO-IRI nærmere detaljer om sin ICAO-auditrapport og de afhjælpende foranstaltninger, der blev truffet. Disse foranstaltninger omfatter lovgivningsmæssige ændringer, der skal sikre CAO-IRI tilstrækkelige ressourcer og tilstrækkelig uafhængighed til at udføre sine tilsynssikkerhedsfunktioner. Fremlæggelsen bekræftede de generelt positive udviklinger, der blev bemærket i løbet af EU-vurderingsbesøget på stedet.
- (58) *Iran Air* fremlagde en overordnet oversigt over selskabet, herunder dets nuværende flåde og tilgængelige ressourcer og anlæg, og understregede, at det efter selskabets egen opfattelse har kapacitet til at forny og udvide sin flåde. Ydermere fremlagde *Iran Air* de afhjælpende foranstaltninger, som selskabet traf på baggrund af de bemærkninger, der fulgte af EU-vurderingsbesøget på stedet i juli 2010, herunder forbedringer af styringen af luftdygtighed for Airbus A320-flåden og forbedringer af selskabets sikkerheds- og kvalitetsstyring. *Iran Air* fremlagde sin plan for afhjælpende foranstaltninger, som blev udviklet på baggrund af de bemærkninger, der fulgte af EU-vurderingsbesøget på stedet i maj 2016. Planens hovedelementer består af forbedring af flyvedataanalyseprogrammet og indførelsen af bedre software til at støtte sikkerhedsstyringssystemet.
- (59) En vigtig del af redegørelsen var afsat til *Iran Airs* plan for fornyelse og udvidelse af sin flåde. *Iran Air* har planer om at tilføje luftfartøjer af en eksisterende type til sin flåde og om at indføre en ny type luftfartøj til sin flåde. Ifølge deres redegørelse etableres der et omfattende forandringsledelsesprojekt med en til formålet nedsat projektgruppe, der proaktivt skal udpege, forvalte og afbøde eventuelle sikkerhedsrisici i forbindelse med indførelsen af en ny type luftfartøj. De almindelige dokumenterede processer anvendes ved alle eksterne og interne ændringer af de operationer, som er knyttet til indførelsen af en ny type luftfartøj, og som kan udgøre en sikkerhedsrisiko.

- (60) Der blev dog ikke fremlagt nogen relevante oplysninger om forbedring af styringen af luftdygtighed med hensyn til de eksisterende luftfartøjer af typen Fokker F100 og Boeing B747 i *Iran Airs* flåde.
- (61) På baggrund af de tilgængelige oplysninger, herunder resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet i maj 2016 og høringen, mener Kommissionen, at *Iran Air* kontinuerligt har gennemført forbedringer af styringen af Airbus A320-flådens luftdygtighed, og at *Iran Air* har vist, at selskabet evner at indføre nye typer af luftfartøjer i sin flåde.
- (62) Kommissionen anerkender ligeledes, at CAO-IRI og *Iran Air* er fuldt ud villige til at samarbejde med Kommissionen. Det vurderes, at CAO-IRI overordnet set evner at varetage sine opgaver som tilsynsorgan for luftfartsselskaber, der er certificeret i Iran. Kommissionen mener, at der er tilstrækkelig dokumentation for *Iran Airs* overholdelse af de gældende internationale sikkerhedsstandarter og anbefalet praksis. Der er dog stadig behov for forbedring med hensyn til forvaltningen af Fokker F100- og Boeing 747-flåden. På dette grundlag vurderer Kommissionen, at de nuværende driftsmæssige begrænsninger for *Iran Air* kan udgå, dog med undtagelse af de nuværende begrænsninger for luftfartøjer af typen Fokker F100 og Boeing B747 i *Iran Airs* flåde, som skal opretholdes.
- (63) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at ajourføre listen, så de driftsmæssige begrænsninger med hensyn til *Iran Air* i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 afgrænses til alle luftfartøjer af typen Fokker F100 og Boeing B747.
- (64) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarter ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres for luftfartsselskaber, der er certificeret i Iran, i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.
- (65) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarter, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

- (66) Siden juli 2009 har alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, på nær ét, været omfattet af et totalt driftsforbud, hvilket hovedsageligt skyldes, at myndigheden med ansvar for sikkerhedstilsynet med luftfartsselskaber certificeret i Kasakhstan, Kasakhstans udvalg for civil luftfart (»CAC«), ikke har været i stand til at gennemføre og håndhæve de gældende internationale sikkerhedsstandarter. Luftfartsselskabet *Air Astana*, som er certificeret i Kasakhstan, blev i december 2015 fjernet fra bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 og har fået tilladelse til at flyve til Unionen.
- (67) Et ICVM-besøg fandt sted i Kasakhstan i april 2016. CAC underrettede Kommissionen om, at den faktiske gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandarter er forbedret med en stigning fra 64 % til 74 % som foreløbigt resultat. På baggrund af ICVM-besøgets foreløbige resultat konstaterede ICAO den 20. april 2016, at CAC har afhjulpet den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed. Den endelige rapport om ICVM-besøget bliver tilgængelig i juli 2016.
- (68) Det konkluderes ud fra de oplysninger, som på nuværende tidspunkt er tilgængelige for Kommissionen, at der er sket yderligere fremgang i reformen af Kasakhstans civilluftfart. Der foreligger dog endnu ikke detaljerede oplysninger om ICVM-besøget i april 2016. Før der kan træffes afgørelse om ændring af de driftsmæssige begrænsninger for luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, kræves der kontrol på stedet af forbedringerne i CAC's system for sikkerhedstilsyn med civilluftfarten.
- (69) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Kasakhstan.

Luftfartsselskaber fra Madagaskar

- (70) Luftfartsselskabet *Air Madagascar*, som er certificeret i Madagaskar, er underlagt driftsmæssige begrænsninger og opført i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006. Samrådet med Madagaskars kompetente myndigheder, *Aviation civile de Madagascar* (»ACM«), og *Air Madagascar* er blevet videreført med sigte på at få ajourførte oplysninger om de fremskridt, der er blevet gjort med hensyn til gennemførelsen af afhjælpende foranstaltninger.
- (71) Den 2. oktober 2015 blev der afholdt tekniske samråd med eksperter fra Kommissionen, EASA og højstående repræsentanter for ACM og for *Air Madagascar*. På dette møde fremlagde ACM og *Air Madagascar* oplysninger om de fremskridt, som de har gjort med hensyn til de respektive handlingsplaner for afhjælpende og forebyggende foranstaltninger, som er blevet iværksat med henblik på at afhjælpe de sikkerhedsmangler, der er omhandlet i betragtning 66 til 74 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2011⁽¹⁾. Da disse sikkerhedsmangler er blevet tilstrækkeligt afhjulpet, anmodede ACM sammen med *Air Madagascar* om en omvurdering af de driftsmæssige begrænsninger, som er pålagt *Air Madagascar*.
- (72) Den anmodning blev drøftet i november 2015. Selv om de fremskridt, som ACM og luftfartsselskabet *Air Madagascar* har gjort, bør anerkendes, konkluderede Kommissionen, at det fortsat var nødvendigt at kontrollere den faktiske gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandarder, før det nuværende delvise forbud for *Air Madagascar* kan ændres.
- (73) I marts 2016 foretog eksperter fra EASA sammen med en ekspertobservatør fra en medlemsstat en audit af *Air Madagascar* i forbindelse med *Air Madagascars* ansøgning om godkendelse fra EASA af en tredjelandsoperatør i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014.
- (74) I forbindelse med auditten besøgte eksperterne fra EASA og ekspertobservatøren også ACM. Under dette besøg forelagde ACM dokumentation for effektiviteten af sin afhjælpende og forebyggende handlingsplan, som blev udarbejdet og gennemført efter, at *Air Madagascar* blev pålagt driftsmæssige begrænsninger. ACM forelagde også dokumentation for sin kapacitet til at varetage sine tilsynsforpligtelser i henhold til ICAO's standarder for sine certificerings- og tilsynsaktiviteter. ACM påviste, at den siden EU-vurderingsbesøget på stedet i februar 2014 har gennemført fornyelse af certificeringen af ni luftfartsselskaber, har afvist fornyelsen af ét luftfartsselskabs AOC og har fortsat certificeringsprocessen for et nyt luftfartsselskab. De certificeringssagsmapper, som ekspertholdet har gennemgået, var velorganiserede og struktureret i overensstemmelse med ICAO's certificeringsproces. Tilsynsprogrammet blev gennemgået for fire operatører, og ekspertholdet bemærkede, at ACM havde udviklet sit traditionelle tilsynsprogram for overholdelse til en tilsynsaktivitetsplan med en risikobaseret tilgang. Ekspertholdet bemærkede også, at 90 % af de planlagte aktiviteter inden for områderne operationer, udstedelse af licenser og vedvarende luftdygtighed var blevet gennemført for perioden 2014-2015.
- (75) Ved auditten af *Air Madagascar* blev effektiviteten af de afhjælpende og forebyggende foranstaltninger, som dette luftfartsselskab har udviklet og gennemført, påvist. Navnlig forelagde *Air Madagascar* dokumentation for, at forvaltningen af dets Airbus A340-flåde er identisk med forvaltningen for alle luftfartsselskabets andre flåder, og at Airbus A340-flåden også er fuldt ud omfattet af dets kvalitets- og sikkerhedsstyringssystemer. Ved relevante prøver af *Air Madagascars* aktiviteter fremkom der ikke tegn på manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder i et omfang, som kunne sætte flysikkerheden i fare.
- (76) Ved vurderingsbesøget på stedet i marts 2016 blev det med hensyn til de fælles kriterier i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005 påvist, at ACM og *Air Madagascar* er villige og i stand til at afhjælpe de resterende sikkerhedsmangler. Ydermere er det blevet påvist, at ACM har tilstrækkelig evne til at gennemføre og, når det er nødvendigt, håndhæve de relevante internationale sikkerhedsstandarder, herunder de luftfartssikkerhedsregler, som ACM har udstedt.
- (77) På grundlag af alle de aktuelt tilgængelige oplysninger, herunder resultaterne af auditten i marts 2016, er det Kommissionens opfattelse, at ACM og *Air Madagascar* kontinuerligt har gennemført forbedringer over et længere tidsrum. Kommissionen anerkender også, at ACM og *Air Madagascar* er fuldt ud villige til at samarbejde med

⁽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).

Kommissionen på løbende basis. Det vurderes, at ACM evner at varetage sine opgaver som tilsynsorgan for luftfartsselskaber, der er certificeret i Madagaskar, og at der er tilstrækkelig dokumentation for *Air Madagascars* overholdelse af de gældende internationale sikkerhedsstandarder og anbefalet praksis.

- (78) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade *Air Madagascars*, som er certificeret i Madagaskar, udgå af bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (79) Medlemsstaterne vil fortsat skulle kontrollere *Air Madagascars* faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012. Hvis resultaterne af disse inspektioner eller andre relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Mozambique

- (80) Det tekniske bistandsprojekt, som blev indledt efter EU-vurderingsbesøget på stedet i april 2015, har fortsat ydet støtte på forskellige områder til de kompetente civile luftfartsmyndigheder i Mozambique: *Instituto de Aviação Civil de Moçambique* (»IACM«). Lovgivningen om oprettelse af IACM med udvidede beføjelser og autonomi blev enstemmigt godkendt af parlamentet den 30. marts 2016 og skal nu udstedes af statsoverhovedet. En række retlige og tekniske forskrifter er blevet nøje gennemgået og er i øjeblikket på forskellige etaper i enten deres udarbejdelse eller godkendelse. Uddannelsen af det eksisterende tekniske personale inden for områderne luftdygtighed, operationer, udstedelse af licenser til personale, flyvepladser, lufttrafikstyring, håndtering af luftfartsinformation og luftfartssikkerhed er fortsat. En ny rekrutteringsrunde af teknisk personale inden for områderne operationer, luftdygtighed og luftfartssikkerhed er blevet gennemført. Der er blevet uddannet lægefaglige eksperter i forbindelse med en samarbejdsprotokol med Portugal. Der arbejdes fortsat på systematisk at afhjælpe og afslutte genstandene for de åbne bemærkninger fra ICAO's verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden, således at der kan opnås en væsentlig forbedring af den faktiske gennemførelsesgrad. Der har været regelmæssig kontakt med alle de eksisterende operatører, og en række diskussionsrunder vedrørende forbedringer af deres operationer har fundet sted. Alle de af IACM's interne procedurer og processer, som kræver gennemgående reform, er tidligere blevet udpeget, og arbejdet med at indføre betydelige forbedringer fortsætter.
- (81) Luftfartsselskabet *Linhas Aéreas de Moçambique* (LAM), som er certificeret i Mozambique, var udsat for et flystyrt i Namibia den 29. november 2013. Den endelige ulykkesrapport blev officielt offentliggjort den 30. marts 2016 af Republikken Namibias Directorate of Aircraft Accident Investigation under Ministry of Works and Transport. I rapporten konkluderes det, at flystyrtet skyldes bevidst handling fra kaptajnens side. I rapporten rettes der fem anbefalinger til ICAO, og en anbefaling rettes til IACM om at fastsætte krav om, at der skal være to besætningsmedlemmer til stede i cockpittet under hele flyvningen. IACM gennemførte anbefalingen ved hjælp af sikkerhedsdirektiv DOS-02/16, som blev offentliggjort i maj 2016.
- (82) IACM's evne til at føre tilsyn med de civile luftfartsaktiviteter i Mozambique er dog endnu ikke i fuld overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. Der er derfor ikke tilstrækkelig dokumentation til at berettiggende en afgørelse om at ændre driftsforbuddet for alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Mozambique.
- (83) Der er ikke sket tilstrækkelige forbedringer til at berettiggende en ændring af det nuværende forbud, men situationen er dog lovende nok til at berettiggende et yderligere EU-vurderingsbesøg på stedet i de kommende måneder.
- (84) Ifølge en liste forelagt af IACM den 13. maj 2016 er to nye luftfartsselskaber blevet certificeret i Mozambique, nemlig *CHC Helicópteros Lda* (AOC MOZ-22) og *Inter Airways Lda* (AOC MOZ-24). IACM var dog ikke i stand til at fremlægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse luftfartsselskaber sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. I samme liste underrettede IACM Kommissionen om, at AOC'erne for luftfartsselskaberne *Kaya Airlines Lda* (AOC MOZ-09) og *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* (AOC MOZ-16) er blevet tilbagekaldt.
- (85) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre luftfartsselskaberne *CHC Helicópteros Lda* og *Inter Airways Lda* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 og for at lade luftfartsselskaberne *Kaya Airlines Lda* og *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* udgå af det nævnte bilag.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

- (86) Kommissionen, EASA og medlemsstaterne er i den sidste tid fortsat med nøje at overvåge sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation og beflyver Unionen, herunder ved hjælp af prioritering af de rampeinspektioner, som skal udføres hos visse russiske luftfartsselskaber i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- (87) Den 4. marts 2016 mødtes Kommissionen, bistået af EASA, med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed («FATA»). Formålet med mødet var at gennemgå sikkerhedsresultaterne for russiske luftfartsselskaber på grundlag af SAFA-rampeinspektionsrapporter for perioden 21. februar 2015 til 20. februar 2016 og at udpege forhold, der kræver særlig opmærksomhed.
- (88) Under mødet gennemgik Kommissionen SAFA-resultaterne mere indgående for fire luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation. FATA underrettede Kommissionen om tilbagekaldelsen i december 2015 af AOC for et af disse fire luftfartsselskaber og om foranstaltninger, som to ud af disse fire luftfartsselskaber selv har truffet.
- (89) På mødet påtog FATA sig yderligere at optrappe sit arbejde med det fjerde luftfartsselskab for at sikre, at luftfartsselskabet forbedrer sine SAFA-resultater. Da dette luftfartsselskab også havde indgivet en ansøgning om godkendelse fra EASA af en tredjelandsoperator i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014, benyttede Kommissionen ved dette møde muligheden for at tydeliggøre sammenhængen mellem forordning (EF) nr. 2011/2005 og Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014. Som følge af yderligere drøftelser mellem FATA og dette fjerde luftfartsselskab har FATA fjernet luftfartsselskabets godkendelse til flyvninger til EU fra dets AOC. Følgelig besluttede dette luftfartsselskab at trække sin ansøgning hos EASA tilbage.
- (90) Ud fra de tilgængelige oplysninger blev det konkluderet, at der ikke er behov for en høring i Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed af de russiske luftfartsmyndigheder eller af luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation. Det blev imidlertid aftalt, at de regelmæssige møder mellem sikkerhedsekspert fra Kommissionen og de russiske myndigheder, som finder sted mindst én gang før hvert møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, skal fortsætte.
- (91) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation på denne.
- (92) Medlemsstaterne vil dog fortsat skulle kontrollere Den Russiske Føderations luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarter ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- (93) Hvis disse inspektioner peger i retning af en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarter, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe foranstaltninger mod luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Sudan

- (94) Sudans civile luftfartsmyndighed («SCAA») har i den seneste tid haft jævnlig kontakt med Kommissionen, navnlig i forbindelse med vurderingen af luftfartsselskaber, som er registreret i Sudan. Ifølge en ajourført liste over luftfartsselskaber fra Sudan, som SCAA fremlagde den 22. december 2015, blev ingen nye luftfartsselskaber certificeret, og seks luftfartsselskaber fik kaldt deres AOC tilbage: *Almajal Aviation Service*, *Bentiu Air Transport*, *Dove Airlines*, *Fourty Eight Aviation*, *Marsland Company* og *Mid Airlines*. I samme brev underrettede SCAA Kommissionen om, at Sudan har udviklet sin håndbog om det statslige sikkerhedsprogram og Sudans civile luftfartsforskrifter, del 19 — sikkerhedsstyring, som indeholder standarder for og lovgivningsmæssige krav til de relevante tjenesteydere hvad angår oprettelse og vedligeholdelse af sikkerhedsstyringssystemer.
- (95) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade luftfartsselskaberne *Almajal Aviation Service*, *Bentiu Air Transport*, *Dove Airlines*, *Fourty Eight Aviation*, *Marsland Company* og *Mid Airlines* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Taiwan

- (96) Kommissionen har videreført sine drøftelser med Taiwans kompetente myndigheder, Civil Aeronautics Administration («CAA Taiwan»). Den 23. maj 2016 blev der afholdt et møde mellem Kommissionen, EASA, eksperter fra CAA Taiwan og eksperter fra luftfartsselskabet *TransAsia Airways* («TNA»), som er certificeret i Taiwan.
- (97) På dette møde fremlagde CAA Taiwan sine fremskridt i gennemførelsen af de foranstaltninger, der blev indledt efter en række ulykker og hændelser, som involverede TNA. CAA Taiwan fremlagde også resultaterne af tilsynsprogrammet for TNA. CAA Taiwan tilkendegav også, at alle de anbefalinger, som blev udstedt af eksterne organisationer på baggrund af deres respektive vurderingsbesøg på stedet i 2015, var blevet godkendt og gennemført.
- (98) Ydermere underrettede CAA Taiwan Kommissionen om, at den først vil give TNA tilladelse til at øge antallet af operationer, efter at CAA Taiwan har valideret effektiviteten af de afbødende foranstaltninger, som TNA har truffet. Til sidst indvilligede CAA Taiwan og TNA i at indgå i yderligere tekniske samråd med henblik på at give Kommissionen mulighed for at følge gennemførelsen af planerne for henholdsvis afhjælpende og forebyggende foranstaltninger og sikre hensigtsmæssige drøftelser af sikkerhedsrelaterede spørgsmål.
- (99) På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen havde til rådighed, blev det vurderet, at der ikke er behov for, at CAA Taiwan og luftfartsselskabet TNA møder i Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, og at det ikke er nødvendigt med et driftsforbud for luftfartsselskaber fra Taiwan.
- (100) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Taiwan.

Luftfartsselskaber fra Thailand

- (101) Et teknisk møde blev afholdt den 2. maj 2016 i forbindelse med de aktive høringer med Thailands civile luftfartsmyndighed («CAAT») for at orientere Kommissionen om de fremskridt, der er blevet gjort siden november 2015. CAAT fremlagde ajourførte oplysninger om deres vigtigste håndhævelsesaktiviteter inden for sikring af flyvesikkerheden, herunder tilbagekaldelsen af ét AOC, udstedelse af startforbud for luftfartøjer på grund af sikkerhedsproblemer, afregistrering af luftfartøjer på grund af manglende finansiell kapacitet hos luftfartsselskaberne og inspektion af flyve- og tjenestetid. Ydermere fremlagde CAAT oplysninger om fremskridtet i fornyelsen af AOC-certificering med støtte fra en ekstern organisation, om CAAT-organisationens bæredygtighed og kapacitetsopbygning og om CAAT's nuværende organisationsstruktur.
- (102) CAAT udtrykte flere gange, at den anser det for værende vigtigere at træffe bæredygtige afhjælpende foranstaltninger end at gennemføre »lappeløsninger«. CAAT forklarede, at der er tilstrækkeligt politisk engagement til denne fremgangsmåde, men også at den vil kræve tid. Kontrakten med den eksterne organisation er indgået, og fornyelsen af certificeringen af luftfartsselskaberne indledes inden længe med henblik på at forny certificeringen af de internationale operatører i løbet af de næste ni måneder. Dette vil også danne grundlaget for afhjælpningen af ICAO's betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed.
- (103) Med hensyn til projektet om kapacitetsopbygning på langt sigt, som CAAT ønsker at indlede med støtte fra EASA under det aftalememorandum, der blev underskrevet i 2015, anmoder CAAT om at få EASA-eksperter ind i syv centrale strategiske afdelinger hos CAAT. Disse eksperter ville fungere som vejledere for CAAT's ledere med hensyn til gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder.
- (104) Thailands regering og CAAT udviser et tydeligt engagement i forbedringen af sikkerhedstilsynssystemet i Thailand og har fremlagt dokumentation for, at der er sket relevante fremskridt i løbet af det seneste år. Derudover giver de foreliggende sikkerhedsoplysninger om luftfartsselskaber, der er certificeret i Thailand, ikke anledning til at støtte en afgørelse om at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger. For at kunne overvåge situationen nøje skal samrådet med de thailandske myndigheder fortsætte i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (105) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Thailand.

- (106) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres for luftfartsselskaber, der er certificeret i Thailand, i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.
- (107) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Zambia

- (108) Der blev gennemført et EU-vurderingsbesøg på stedet i Zambia i april 2016. Ekspertter fra Kommissionen, EASA og medlemsstaterne deltog i vurderingsbesøget. EU-vurderingsbesøget på stedet fandt sted på kontorerne for Zambias civile luftfartsmyndighed («ZCAA») og via en relevant prøve på kontorerne for luftfartsselskaberne *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* og *Royal Air Charters*, som er certificeret i Zambia.
- (109) Hovedkonklusionerne af dette EU-vurderingsbesøg på stedet kan angående ZCAA sammenfattes på følgende vis: ZCAA er overordnet set villig og i stand til at afhjælpe sikkerhedsmangler og evner i tilstrækkelig grad at gennemføre og om nødvendigt håndhæve både de relevante internationale sikkerhedsstandarder og Zambias egne krav til civilluftfarten. ZCAA var i stand til at vise, at dens personale overordnet set er tilstrækkeligt erfarent og kvalificeret til at udføre tilsynsopgaver korrekt. På den anden side anførte eksperterne, at det ville være til gavn for ZCAA at bygge videre på sit hidtidige fremskridt med hensyn til standardiseringen af sine tilsynsaktiviteter, herunder den fortsatte uddannelse af sine tilsynsinspektører. Ligeledes ville det være til gavn for ZCAA at være særlig opmærksom på yderligere at forbedre sine processer og procedurer med hensyn til kontrol af og adgang til dokumentation.
- (110) Hovedkonklusionen af EU-vurderingsbesøget på stedet hvad angår *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* er, at luftfartsselskabet er fuldt ud villigt og overordnet set fuldt i stand til at afhjælpe sikkerhedsmangler. Ydermere fandt eksperterne tilstrækkelig dokumentation for, at *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* generelt set er i stand til at sikre overholdelsen af de relevante internationale sikkerhedsstandarder og Zambias krav til civilluftfarten.
- (111) Hovedkonklusionen af EU-vurderingsbesøget på stedet hvad angår *Royal Air Charters* er, at luftfartsselskabet er fuldt ud villigt og fuldt i stand til at afhjælpe sikkerhedsmangler. Ydermere fandt eksperterne tilstrækkelig dokumentation for, at *Royal Air Charters* er i stand til at sikre overholdelsen af de relevante internationale sikkerhedsstandarder og Zambias krav til civilluftfarten.
- (112) ZCAA blev hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed den 1. juni 2016. *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* blev på dette tidspunkt også hørt.
- (113) ZCAA fremlagde sin nuværende organisationsstruktur, herunder sine inspektørers uddannelse og kvalifikationer. ZCAA forklarede, at den er fast besluttet på at fortsætte standardiseringen af sit inspektionspersonale. Hvad angår certificerings- og overvågningsaktiviteter indberettede ZCAA, at den på nuværende tidspunkt har tilsynsansvaret for kun ti AOC-indehavere. ZCAA fremlagde oplysninger om deres certificering og en sammenfatning af de vigtigste overvågningsselementer, som de er underlagt. Dertil understregede ZCAA, at den er fast besluttet på fortsat at følge sin politik om løbende forbedring, herunder det vigtige arbejde med standardisering af sikkerheds-tilsynet.
- (114) Derudover fremlagde ZCAA en sammenfatning af sine afhjælpende foranstaltninger vedrørende de bemærkninger, der blev gjort ved EU-vurderingsbesøget på stedet i april 2016.
- (115) *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* fremlagde detaljer om sin organisationsstruktur, sine udviklingsplaner og specifikke oplysninger om sine sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer, herunder processen og detaljerne vedrørende håndtering og vurdering af sikkerhedsrapporter. Dertil afgav det rapport om sine afhjælpende foranstaltninger vedrørende de bemærkninger, der blev gjort ved EU-vurderingsbesøget på stedet i april 2016.

- (116) Kommissionen bemærkede, at *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* ved høringen afgav en tilfredsstillende rapport og var i stand til at fremlægge specifikke detaljer vedrørende sikkerheden i gennemførelsen af sine operationer.
- (117) På baggrund af de tilgængelige oplysninger, herunder resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet og de oplysninger, der blev fremlagt ved høringen, mener Kommissionen, at der hvad angår de luftfartsselskaber, der er certificeret i Zambia, foreligger tilstrækkelig dokumentation for overholdelse af de gældende internationale sikkerhedsstandarder og anbefalede praksis.
- (118) På baggrund af de på nuværende tidspunkt tilgængelige oplysninger, herunder resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet og de oplysninger, der blev forelagt ved høringen, mener Kommissionen, at ZCAA har gennemført bæredygtige forbedringer. Kommissionen anerkender også, at ZCAA har været fuldt ud villig til at samarbejde med Kommissionen på løbende basis, og at ZCAA er transparent i sin anerkendelse af, at den bør fortsætte videreudviklingen af sine sikkerhedstilsyns- og -overvågningsprocedurer. Det vurderes, at ZCAA evner at varetage sine opgaver som tilsynsorgan for luftfartsselskaber, der er certificeret i Zambia. Ved høringen indvilligede ZCAA i at fortsætte dialogen om sikkerhed med Kommissionen, bl.a. gennem yderligere møder eller besøg, hvis og når Kommissionen finder det nødvendigt.
- (119) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at EU's liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Zambia, udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (120) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres for luftfartsselskaber, der er certificeret i Zambia, i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.
- (121) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (122) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres.
- (123) 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 I til nærværende forordning.
- 2) Bilag B erstattes af teksten i bilag II 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 16. juni 2016.

På Kommissionens vegne

For formanden

Violeta BULC

Medlem af Kommissionen

BILAG I

»BILAG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER MED DRIFTSFORBUD I UNIONEN, 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	Luftfartsselskabets hjemstat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
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

⁽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 omfattet 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	Luftfartsselskabets hjemstat
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
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 Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ukendt	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Republikken Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 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

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	Luftfartsselskabets hjemstat
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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:			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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	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)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Ukendt	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	Luftfartsselskabets hjemstat
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	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)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Ukendt	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

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	Luftfartsselskabets hjemstat
TANGO AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Gabonesiske Republik, undtagen Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:			Den Gabonesiske Republik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Den Gabonesiske Republik
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Den Gabonesiske Republik
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	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
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Ukendt	Den Gabonesiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Indonesien, undtagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air og Batik Air, herunder:			Republikken Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Ukendt	Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	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	Luftfartsselskabets hjemstat
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republikken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Ukendt	Republikken Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Ukendt	Republikken Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Ukendt	Republikken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Ukendt	Republikken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republikken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Republikken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	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

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	Luftfartsselskabets hjemstat
MARTABUANA ABADION	135-049	Ukendt	Republikken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Ukendt	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
MY INDO AIRLINES	121-042	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
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
SMAC	135-015	SMC	Republikken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republikken Indonesien
SURYA AIR	135-046	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republikken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republikken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republikken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	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	Luftfartsselskabets hjemstat
UNINDO	135-040	Ukendt	Republikken Indonesien
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	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-0483-13	LMY	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republikken Kasakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republikken Kasakhstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republikken Kasakhstan
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	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	Luftfartsselskabets hjemstat
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republikken Kasakhstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	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
HELI SKY	47	HAC	Den Kirgisiske Republik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Den Kirgisiske Republik
S GROUP INTERNATIONAL (tidligere S GROUP AVIATION)	45	IND	Den Kirgisiske Republik
SKY BISHKEK	43	BIS	Den Kirgisiske Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	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

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	Luftfartsselskabets hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Libyen, herunder:			Libyen
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Mozambique, herunder:			Republikken Mozambique
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Ukendt	Republikken Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Ukendt	Republikken Mozambique
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	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
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Ukendt	Republikken Mozambique
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Ukendt	Republikken Mozambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Ukendt	Republikken Mozambique

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Luftfartsselskabets hjemstat
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Ukendt	Republikken Mozambique
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Ukendt	Republikken Mozambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republikken Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Ukendt	Republikken Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republikken Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL 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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:			Republikken Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ukendt	Republikken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Ukendt	Republikken Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republikken Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Ukendt	Republikken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Ukendt	Republikken Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Ukendt	Republikken Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Ukendt	Republikken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Ukendt	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	Luftfartsselskabets hjemstat
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republikken Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Ukendt	Republikken Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republikken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Ukendt	Republikken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republikken Nepal
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 São Tomé og Príncipe, herunder:			São Tomé og Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	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

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	Luftfartsselskabets hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			Republikken Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republikken Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republikken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republikken Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Ukendt	Republikken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republikken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republikken Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republikken Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republikken Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republikken Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republikken Sudan«

BILAG

»BILAG B

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I UNIONEN ⁽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	Luftfartsselskabets hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
TAAG AN-GOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen Boeing B737-700, luftfartøjer af typen Boeing B777-200 og luftfartøjer af typen Boeing B777-300.	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer i Boeing B737-700-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Boeing B777-200-flåden, som er opført på AOC, og luftfartøjer i Boeing B777-300-flåden, som er opført på AOC.	Republikken Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP.	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336).	Comorerne
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50 og 2 luftfartøjer af typen Falcon 900.	Hele flåden, undtagen: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, og TR-AFR.	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 og 1 luftfartøj af typen HS-125-800.	Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG.	Den Gabonesiske Republik, Den Sydafrikanske Republik
IRAN AIR	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Alle luftfartøjer af typen Fokker F100 og typen Boeing B747.	Luftfartøjer af typen Fokker F100, som er opført på AOC, og luftfartøjer af typen Boeing B747, som er opført på AOC.	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

⁽¹⁾ Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.»

⁽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 omfattet af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.