

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2017/830****af 15. maj 2017****om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger 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 <sup>(1)</sup>, særlig artikel 4, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 <sup>(2)</sup> er der opstillet en liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen.
- (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 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 listerne i bilag A og B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber mulighed for 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 <sup>(3)</sup> (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 forordning (EF) nr. 473/2006 <sup>(4)</sup> med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Benin, Bolivia, Indien, Indonesien, Libyen, Mozambique, Nigeria, Pakistan, Saint Vincent og Grenadinerne, Thailand, Ukraine og Zimbabwe. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen om luftfartssikkerhedssituationen i Afghanistan, Angola, Ækvatorialguinea, Georgien, Kasakhstan, Libanon og Nepal 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 påpeget betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, eller over for hvilke EASA har konkluderet, at der findes betydelige mangler i deres sikkerhedstilsynssystem. Ud over de samråd, som Kommissionens afholder i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005, giver prioriteringen af rampeinspektionerne yderligere oplysninger om sikkerhedsresultaterne hos luftfartsselskaberne med licens fra disse tredjelande.

<sup>(1)</sup> EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Rådets 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).

<sup>(4)</sup> 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).

- (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 overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 <sup>(1)</sup>.
- (8) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed har desuden hørt redegørelser fra EASA om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i tredjelande, som er berørt af foranstaltninger eller krav om 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 har Kommissionen gentaget 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 af 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 hidrørende fra rampeinspektioner for luftfartøjer, der tilhører EU-luftfartsselskaber, eller fra standardiseringsinspektioner, der er udført af EASA, såvel som specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har flere medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Det Forenede Kongerige underrettede Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om foranstaltninger, der er truffet vedrørende *Blu Halkin Ltd.*.
- (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 Benin**

- (12) Fra den 29. til den 31. marts 2017 gennemførtes et EU-vurderingsbesøg på stedet i Benin. Ekspertes fra Kommissionen, EASA og en medlemsstat deltog i besøget. I forbindelse med besøget godtgjorde Benins civile luftfartsmyndighed (ANAC Benin), at den i de seneste år har gjort betydelige fremskridt i gennemførelsen af ICAO's standarder og anbefalet praksis.
- (13) ANAC Benin blev med vedtagelsen af Benins luftfartslov i 2013 oprettet som en civil luftfartsmyndighed med finansiel og funktionel autonomi. Der er dokumentation for, at ANAC Benin er i stand til at opretholde og håndhæve et solidt reguleringssystem, og efter alt at dømmes ajourføres den nationale lovgivning løbende, når der vedtages nye ændringer af ICAO's standarder og anbefalet praksis. I forbindelse med besøget blev det imidlertid konstateret, at der er områder, hvor der skal ske forbedringer, navnlig i forbindelse med den tid, der er nødvendig til at fuldføre ændringen af de nationale bestemmelser. ANAC Benin fremlagde dokumentation for, at den har indført en fast procedure for rekruttering og uddannelse af dens personale. Da antallet af fuldt kvalificerede inspektører overstiger kravene under hensyntagen til det nuværende niveau af luftfartsaktiviteter i Benin, har ANAC Benin indgået udvekslingsprogrammer med nabolandene for sine inspektører.
- (14) Under besøget fremlagde ANAC Benin dokumentation for, at certificeringen af luftfartsselskaber udføres i overensstemmelse med ICAO's procedurer, og at alle aktiviteter er veldokumenterede. Der er dokumentation for, at ANAC Benin har kapacitet til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Benin, men effektiviteten af tilsynet kunne forbedres yderligere, hvis det i højere grad blev baseret på resultaterne af en grundig sikkerhedsrisikovurdering.

<sup>(1)</sup> 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).

- (15) Den 26. april 2017 forelagde ANAC Benin Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed oplysninger om de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet for at afhjælpe genstandene for de bemærkninger, der blev fremsat ved EU-vurderingsbesøget på stedet. ANAC Benin oplyste også om en række foranstaltninger, den har truffet for at forbedre luftfartssikkerheden yderligere i Benin. Disse foranstaltninger omfatter en styrkelse af gennemførelsen af kritiske elementer i sikkerhedstilsynet samt indgåelse af en række samarbejdsordninger med andre landes myndigheder om at tilvejebringe yderligere inspektører, hvis operationsniveauet skulle nødvendiggøre dette.
- (16) På grundlag af alle de foreliggende oplysninger, herunder resultaterne af besøget i marts 2017, er det Kommissionens opfattelse, at ANAC Benin kontinuerligt har gennemført forbedringer over et længere tidsrum. Kommissionen anerkender også, at ANAC Benin har været fuldt ud villig til at samarbejde med Kommissionen på løbende basis. På baggrund af de foreliggende oplysninger må det derfor konkluderes, at ANAC Benin evner at varetage sit ansvar som tilsynsmyndighed for luftfartsselskaber, der er certificeret i Benin.
- (17) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderer Kommissionen derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Benin, udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (18) 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 Benin, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (19) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaber fra Bolivia**

- (20) Der er i de seneste år ikke konstateret større problemer med luftfartsselskaber, som er registreret i Bolivia. Dødsulykken med *LaMia* den 29. november 2016 gav imidlertid anledning til betænkeligheder med hensyn til den måde, hvorpå de bolivianske myndigheder varetager tilsynet med sikkerheden for luftfartsselskaber, der hører under deres ansvar.
- (21) Den 23. marts 2017 blev der afholdt et teknisk samrådsmøde med deltagelse af repræsentanter for Kommissionen, EASA og en medlemsstat samt højtstående repræsentanter for Bolivias civile luftfartsmyndighed (DGAC). På dette møde redegjorde DGAC for ændringerne med hensyn til omstruktureringen og for sine planer om at etablere en solid sikkerhedskultur, fastlægge et overordnet og tværgående sikkerhedssystem, oprette en omfattende database vedrørende sikkerhed for at fokusere på risici samt at forbedre tilsynsprocedurerne for og uddannelsen af dens personale.
- (22) DGAC forklarede, at den bolivianske regering, allerede før ulykken med *LaMia* fandt sted, havde truffet beslutninger om at forbedre den ledelsesmæssige struktur i DGAC for at styrke DGAC's civile karakter i forhold til den tidligere militært prægede organisation. Desuden investerer regeringen i øjeblikket i mekanismer til forbedring af sikkerhedstilsynet og til ændring af den nationale lovgivning, således at DGAC bedre er i stand til om nødvendigt at iværksætte mere effektive håndhævelsesforanstaltninger. Disse foranstaltninger viser de bolivianske myndigheders vilje til at styrke deres evne til at føre tilsyn med luftfartssikkerheden, selv om deres effektivitet afhænger af deres gennemførelse; de bolivianske myndigheder har fortsat et betydeligt spillerum til yderligere at styrke DGAC's evne til at føre tilsyn med luftfartssikkerheden.
- (23) På Kommissionens anmodning fremlagde DGAC efter det tekniske samrådsmøde nyttige oplysninger om udstedelse af licenser, certificerings- og tilsynsaktiviteter samt om hvilke kvalifikationer og hvilken uddannelse, personalet med ansvar for tilsyn med sikkerheden besidder. Endvidere oplyste DGAC om de ulykker og alvorlige hændelser, der fandt sted i 2016 og 2017.
- (24) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger der blev fremlagt under og efter det tekniske samrådsmøde den 23. marts 2017, vurderes det, at Bolivias DGAC på nuværende tidspunkt hverken mangler evne eller vilje til at afhjælpe eventuelle sikkerhedsmangler.
- (25) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen 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 Bolivia på denne.

- (26) 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 Bolivia, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (27) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaber fra Indien**

- (28) Den 28. marts 2017 blev der afholdt et teknisk samrådsmøde med deltagelse af Kommissionen, EASA, medlemsstaterne og repræsentanter fra Indiens generaldirektorat for civil luftfart (DGCA Indien). Dette møde blev afholdt inden for rammerne af en tidligere aftale med DGCA Indien i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006 om at afholde tekniske samråd med Kommissionen for at drøfte DGCA Indiens certificerings- og overvågningsforpligtelser med hensyn til luftfartsselskaber, som den har certificeret.
- (29) På dette møde fremlagde DGCA Indien oplysninger om sin analyse af resultaterne inden for rammerne af SAFA-programmet for luftfartsselskaber, der er certificeret i Indien, herunder en sammenligning af resultaterne fra 2016 og 2017 og specifikke oplysninger om dens overvågning af *Air India*, der er certificeret i Indien. DGCA Indien fremlagde også oplysninger om udviklingen for så vidt angår dens kapacitet til overvågning, herunder udviklingen af en »rampeinspektionsdatabase«.
- (30) På dette møde gentog Kommissionen over for DGCA Indien en række forhold med hensyn til DGCA Indiens certificerings- og overvågningsforpligtelser. Selv om Kommissionen noterede sig, at DGCA Indien på en gennemsigtig måde har forelagt Kommissionen oplysninger af betydning for sikkerheden, understregede den betydningen af den fortsatte udvikling af DGCA Indiens kapacitet til certificering og overvågning, herunder rekruttering og uddannelse af teknisk personale, samt nødvendigheden af at udvikle værktøjer til systematisk sporing og overvågning af sikkerhedstilsynet.
- (31) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger der blev fremlagt af DGCA Indien ved det tekniske samrådsmøde den 28. marts 2017, vurderes det, at DGCA Indien på nuværende tidspunkt hverken mangler evne eller vilje til at afhjælpe sikkerhedsmangler.
- (32) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen 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.
- (33) 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 Indien, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (34) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaber fra Indonesien**

- (35) Samrådene mellem Kommissionen og Indonesiens generaldirektorat for civil luftfart (DGCA Indonesien) videreføres med henblik på at overvåge DGCA Indonesiens fremskridt med hensyn til at sikre, at Indonesiens system for tilsyn med flyvesikkerheden bringes i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. DGCA Indonesien forelagde i den forbindelse ved brev af 16. marts 2017 Kommissionen yderligere oplysninger og en ajourføring om status for tilsynet med luftfartssikkerhed i Indonesien.
- (36) DGCA Indonesien fremlagde for perioden november 2016 til marts 2017 oplysninger om de luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, sikkerhedstilsynet med disse luftfartsselskaber, de håndhævelsesforanstaltninger, som DGCA Indonesien har truffet, udviklingen i de indonesiske bestemmelser for luftfarten, en liste over de alvorlige hændelser, der fandt sted i denne periode, samt den tekniske bistand, der blev ydet til DGCA Indonesien.

- (37) I perioden fra november 2016 til marts 2017 blev ingen nye luftfartsselskaber certificeret, og ingen luftfartscertifikater blev tilbagekaldt af DGCA Indonesien. DGCA Indonesien anførte i sit brev af 16. marts 2017, at dens vigtigste prioritet er forberedelserne til ICVM-besøget (ICAO Coordinated Validation Mission), som finder sted i oktober 2017. Resultaterne af ICVM-besøget forventes at give et godt fingerpeg om udviklingen i Indonesiens system for tilsyn med flyvesikkerheden. DGCA Indonesien forelagde ikke dokumentation for, at tilsynet med sikkerheden i de luftfartsselskaber, der er opført på listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.
- (38) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen 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 Indonesien på denne.
- (39) 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 overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.

### **Luftfartsselskaber fra Libyen**

- (40) Den 6. marts 2017 blev der afholdt et teknisk samrådsmøde med deltagelse af Kommissionen, EASA, en medlemsstat samt Libyens civile luftfartsmyndighed (LYCAA).
- (41) På dette møde fremlagde LYCAA oplysninger om sine tilsynsaktiviteter, herunder sine planer med hensyn til rekruttering og uddannelse af teknisk personale, og dens strategiske tilgang til den teknologiske udvikling inden for luftfartssikkerhed og kapacitetsopbygning. LYCAA gentog, at den inden for de begrænsninger, der følger af et udfordrende operativt miljø, er fast besluttet på at udføre sine internationale forpligtelser i relation til flyvesikkerheden.
- (42) Kommissionen anerkender de bestræbelser, som LYCAA's ledelse har udfoldet, og det faktum, at LYCAA er fast besluttet på at samarbejde med Kommissionen med henblik på at forelægge ajourføringer om status for dens overvågningsforpligtelser.
- (43) Kommissionen noterer sig imidlertid det fortsat udfordrende operative miljø i Libyen og konsekvenserne for LYCAA mht. myndighedens evne til at varetage sine tilsynsforpligtelser. Kommissionen finder derfor, at Libyen på grundlag af alle foreliggende oplysninger pt. ikke kan opfylde sine internationale forpligtelser i relation til flyvesikkerheden.
- (44) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen 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 Libyen.

### **Luftfartsselskaber fra Mozambique**

- (45) Fra den 6. til den 10. februar 2017 gennemførtes et EU-vurderingsbesøg på stedet i Mozambique. Ekspertter fra Kommissionen, EASA og medlemsstaterne deltog i besøget. I forbindelse med besøget godtgjorde Mozambiques civile luftfartsmyndighed (IACM), at den har gjort betydelige fremskridt i de seneste år. IACM har fokuseret på gennemførelsen af ICAO's standarder og anbefalet praksis. IACM har en traditionel, efterlevelsesebaseret tilgang til flyvesikkerhed, og den påbegyndte for nylig gennemførelsen af tidssvarende teknikker til forvaltning af flyvesikkerheden, herunder et statsligt sikkerhedsprogram.
- (46) Siden det foregående EU-vurderingsbesøg på stedet i april 2015 er der gjort betydelige fremskridt med indførelsen af den nye luftfartslov i Mozambique og den nye statut for IACM. Efter vedtagelsen af den nye luftfartslov er mange yderligere bestemmelser og krav samt vejledninger og procedurer nu ved at blive ajourført for at bringe dem i overensstemmelse med den nye luftfartslov og de seneste ændringer af de internationale sikkerhedsstandarder. Bemandingen hos IACM er forbedret, og der er nu flere fuldt kvalificerede inspektører til rådighed til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Mozambique. Der uddannes flere inspektører, og den aktuelle personaleplan er tilstrækkelig i forhold til omfanget af luftfartsaktiviteterne i Mozambique. IACM's faciliteter er ligeledes blevet forbedret. IACM er oprettet som en civil luftfartsmyndighed med finansiel, økonomisk og funktionel autonomi.

- (47) Der er dokumentation for, at IACM har kapacitet til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Mozambique og opretholde et solidt reguleringssystem, og at IACM gennemfører og håndhæver de gældende bestemmelser for luftfarten med henblik på at afhjælpe eventuelle sikkerhedsmangler. Sikkerhedstilsynssystemet er veletableret i Mozambique, selv om der stadig arbejdes med at forbedre systemet yderligere og sikre, at det er i overensstemmelse med de seneste ændringer af de internationale sikkerhedsstandarder.
- (48) Eksempelvis blev der ved EU-vurderingsbesøget på stedet aflagt besøg hos tre luftfartsselskaber, der er certificeret i Mozambique, nemlig Mozambiques to største luftfartsselskaber og et luftfartsselskab, der flyver med helikoptere. I forbindelse med besøgene hos disse tre luftfartsselskaber blev det konstateret, at de har udviklet kvalitets- og sikkerhedsstyringssystemer, har kontrol over opretholdelsen af luftdygtigheden og gennemfører driften i overensstemmelse med de gældende regler i Mozambique. De internationale sikkerhedsstandarder gennemføres af luftfartsselskaberne, og luftfartsselskaberne har evnen og viljen til at afhjælpe sikkerhedsmangler.
- (49) Den 17. marts 2017 blev der afholdt et teknisk samrådsmøde med deltagelse af Kommissionen, EASA og IACM. IACM oplyste Kommissionen om de fremskridt, der er gjort siden EU-vurderingsbesøget på stedet, og det blev aftalt, at IACM vil forelægge yderligere oplysninger om de korrigerende foranstaltninger, der er truffet angående de bemærkninger, der blev fremsat ved besøget. IACM forklarede, at den på grundlag af disse bemærkninger har fremsat anmærkninger over for de berørte luftfartsselskaber og har anmodet selskaberne om at træffe korrigerende foranstaltninger.
- (50) Den 21. april 2017 forelagde IACM oplysninger om sin korrigerende handlingsplan og den korrigerende handlingsplan for de tre luftfartsselskaber, der blev besøgt ved EU-besøget på stedet, herunder afhjælningen af de anmærkninger, som IACM fremsatte. Den korrigerende handlingsplan imødekommer på passende vis de bemærkninger, der blev fremsat ved besøget, og indeholder realistiske tidsplaner. Den forelagte dokumentation er relevant for afhjælningen af anmærkningerne.
- (51) IACM og det største luftfartsselskab, der er registreret i Mozambique, *Linhas Aéreas de Moçambique*, fik den 26. april 2017 mulighed for at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (52) Ved høringen gav repræsentanten for regeringen i Mozambique udtryk for denne regerings stærke vilje til at forbedre transportsikkerheden i Mozambique i almindelighed og navnlig til løbende at forbedre gennemførelsen af de internationale luftfartssikkerhedsstandarder.
- (53) Ved høringen forelagde IACM oplysninger om luftfartssektoren i Mozambique og om IACM's kapacitet som autonom civil luftfartsmyndighed, herunder nærmere oplysninger om dens organisationsstruktur, finansieringsmekanismerne, antallet af sikkerhedsinspektører, udarbejdelsen af lovgivning og forskrifter samt den fremtidige planlægning for IACM.
- (54) Ved høringen forelagde *Linhas Aéreas de Moçambique* oplysninger om dets nuværende flåde og dets målsætninger for de kommende år. Selskabet forklarede, at det koncentrerer sig om udbygningen af sine ruter på det nationale og det regionale marked. Endvidere forelagde *Linhas Aéreas de Moçambique* oplysninger om sit sikkerhedsstyringssystem.
- (55) På baggrund af de tilgængelige oplysninger, herunder resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet og de oplysninger, der blev forelagt i forbindelse med høringen den 26. april 2017, anses IACM for kontinuerligt at have gennemført forbedringer over et længere tidsrum. Det anerkendes også, at IACM har vist sig villig til at samarbejde med Kommissionen på løbende basis. Det vurderes, at IACM evner at varetage sit ansvar som tilsynsmyndighed for luftfartsselskaber, der er certificeret i Mozambique. Ved høringen gav Mozambiques regering tilsagn om at ville engagere sig fuldt ud i en løbende dialog om sikkerhed med Kommissionen bl.a. gennem yderligere møder, hvis og når Kommissionen måtte finde det nødvendigt.
- (56) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderer Kommissionen derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Mozambique, udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (57) 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 Mozambique, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.

- (58) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

### **Luftfartsselskaber fra Nigeria**

- (59) Den 25. november 2015 ansøgte *Med-View Airline*, der er certificeret i Nigeria, EASA om en godkendelse af en tredjelandsoperatør (TCO). EASA vurderede ansøgningen i overensstemmelse med kravene i Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 og fremsatte grundlæggende betænkeligheder angående *Med-View Airlines* manglende påvisning af overholdelse af kravene i artikel 3 i forordning (EU) nr. 452/2014. EASA har derfor konkluderet, at en yderligere vurdering ikke vil føre til, at der udstedes en TCO-godkendelse til *Med-View Airline*, fordi det ikke opfyldte disse krav. Den 17. november 2016 afviste EASA derfor ansøgningen af sikkerhedsmæssige årsager.
- (60) Den 24. februar 2017 anmodede Kommissionen Nigerias civile luftfartsmyndighed (NCAA) om oplysninger angående de foranstaltninger, der er truffet efter EASA's afvisning af TCO-ansøgningen indgivet af *Med-View Airline*. I sit brev til Kommissionen af 22. marts 2017 fremlagde NCAA ikke de nødvendige oplysninger til at sikre, at de af NCAA trufne foranstaltninger var egnede til at afhjælpe de betænkeligheder, som EASA fremsatte ved vurderingen af *Med-View Airlines* TCO-ansøgning.
- (61) Den 10. og 24. april 2017 forelagde *Med-View Airline* Kommissionen oplysninger om de foranstaltninger, det har truffet for at afhjælpe de af EASA fremsatte betænkeligheder.
- (62) Både NCAA og *Med-View Airline* fik den 25. april 2017 mulighed for at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (63) Ved høringen forelagde NCAA kun begrænsede oplysninger om forhold såsom dets etableringsdato, resultaterne af ICAO's audit i 2006 og marts 2016, dets status inden for rammerne af FAA's program for evaluering af den internationale luftfartssikkerhed, antallet af flyveoperationer og flyvesikkerhedsinspektører samt antallet af indehavere af luftfarts-certifikater i Nigeria. NCAA's svar på spørgsmål i relation til dens evne til at udpege og overvåge sikkerhedsmangler viste, at denne evne ikke er tilstrækkelig. Det vurderes, at NCAA bliver nødt til at træffe foranstaltninger med henblik på at forbedre den nødvendige kvalitet af sikkerhedstilsynet med de luftfartsselskaber, som den er ansvarlig for.
- (64) Ved høringen uddybede *Med-View Airline* de oplysninger, som selskabet tidligere havde forelagt, og oplyste Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om de korrigerende foranstaltninger, der er truffet for at afhjælpe de alvorlige betænkeligheder, som EASA påpegede som led i sin TCO-sikkerhedsvurdering, f.eks. i forbindelse med flyveoperationer uden for rammerne af det godkendte luftfarts-certifikat og de tilknyttede driftsspecifikationer, kontrol af luftdygtighed og vedligehold, gennemførelse og overvågning af luftdygtighedsdirektiver og sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemet. *Med-View Airline* viste imidlertid en klar mangel på bevidsthed om og forståelse for, hvor alvorlige de af EASA fremsatte sikkerhedsmæssige betænkeligheder er. Desuden viste de af *Med-View Airline* trufne foranstaltninger, at der ikke var foretaget en tilstrækkelig årsagsanalyse, og at der ikke var udarbejdet en passende korrigerende handlingsplan for at forhindre gentagelse af den samme eller lignende manglende overholdelse, der gav anledning til disse betænkeligheder.
- (65) Det fremgår af de foreliggende oplysninger, der bygger på EASA's TCO-sikkerhedsvurdering sammenholdt med oplysningerne fra NCAA og fra *Med-View Airline*, at der er dokumentation for alvorlige sikkerhedsmangler hos *Med-View Airline*. Disse oplysninger viser også, at *Med-View Airline* ikke er i stand til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler, hvilket bl.a. kommer til syne i den uhensigtsmæssige og utilstrækkelige korrigerende handlingsplan, som flyselskabet har fremlagt som opfølgning på anmærkningerne til TCO-sikkerhedsvurderingen.
- (66) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre *Med-View Airline* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (67) 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 Nigeria, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.

- (68) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaber fra Pakistan**

- (69) Ved brev af 23. januar 2017 anmodede Kommissionen den pakistanske civile luftfartsmyndighed (PCAA) om oplysninger om de opfølgende foranstaltninger, den har truffet, vedrørende ulykken den 7. december 2016 med et ATR-luftfartøj tilhørende *Pakistan International Airlines*, der er certificeret i Pakistan. I brevet mindede Kommissionen om, at EASA den 13. januar 2016 af sikkerhedsmæssige årsager afviste TCO-ansøgningen indgivet af luftfragtselskabet *AHS International (Pvt) Ltd*, der også er certificeret i Pakistan. Desuden angav Kommissionen i dette brev, at den indleder formelle samråd med PCAA i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (70) Den 18. april 2017 blev der afholdt et teknisk samrådsmøde med deltagelse af Kommissionen, EASA, en medlemsstat og repræsentanter fra PCAA. På dette møde fremlagde PCAA oplysninger, herunder en oversigt over dens certificerings- og tilsynsforpligtelser samt en sammenfatning af dataene fra inspektioner i perioden 2011 til 2016. Navnlig blev PCAA's ansvar for sikkerhedstilsynet med *Pakistan International Airlines Corporation Ltd* drøftet på dette møde.
- (71) På mødet oplyste Kommissionen PCAA om en række forhold med hensyn til PCAA's certificerings- og overvågningsforpligtelser. Selv om Kommissionen noterede sig, at PCAA på en gennemsigtig måde har forelagt Kommissionen oplysninger af betydning for sikkerheden, understregede Kommissionen, at PCAA skal tage behørigt hensyn til løbende forbedringer af sine sikkerhedssystemer. Desuden meddelte Kommissionen PCAA, at PCAA forventes at være fuldt ud bekendt med kravene i Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 og de dermed forbundne konsekvenser for luftfartsselskaber, der er certificeret i Pakistan.
- (72) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger der blev fremlagt af PCAA ved det tekniske samrådsmøde den 18. april 2017, vurderes det, at PCAA på nuværende tidspunkt hverken mangler evne eller vilje til at afhjælpe sikkerhedsmangler.
- (73) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen 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 Pakistan på denne.
- (74) Medlemsstaterne skal kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Pakistan, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (75) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaber fra Rusland**

- (76) Kommissionen, EASA og medlemsstaternes kompetente myndigheder har i de forløbne seks måneder fortsat nøje overvåget sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland og beflyver Unionen, herunder ved hjælp af prioritering af de rampeinspektioner, som skal udføres hos visse russiske luftfartsselskaber i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (77) Den 17. marts 2017 mødtes repræsentanter fra Kommissionen, EASA og en medlemsstat med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed (FATA). Formålet med mødet var at gennemgå sikkerhedsresultaterne for luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, på grundlag af rampeinspektionsrapporter for perioden 11. marts 2016 til 10. marts 2017 og udpege forhold, hvor FATA's tilsynsaktiviteter skal styrkes.

- (78) På dette møde gennemgik Kommissionen SAFA-rampeinspektionsresultaterne mere indgående for seks luftfartselskaber, der er certificeret i Rusland. Selv om der ikke blev påpeget nogen sikkerhedsmæssige betænkeligheder, oplyste FATA Kommissionen, at der som følge af det begrænsede antal inspektioner, der blev gennemført hos nogle luftfartsselskaber, i det næste kvartal vil blive gennemført yderligere inspektioner hos to af disse luftfartsselskaber.
- (79) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger der blev fremlagt af FATA ved det tekniske samrådsmøde den 17. marts 2017, vurderes det, at FATA på nuværende tidspunkt hverken mangler evne eller vilje til at afhjælpe sikkerhedsmangler. Af denne grund konkluderede Kommissionen, at der ikke er behov for en høring i Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed af de russiske luftfartsmyndigheder eller af nogen luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland.
- (80) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen 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 Rusland på denne.
- (81) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (82) Hvis disse inspektioner peger i retning af en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe foranstaltninger mod luftfartsselskaber fra Rusland i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaber fra Saint Vincent og Grenadinerne**

- (83) Den 16. april 2015 ansøgte *Mustique Airways*, der er registreret i Saint Vincent og Grenadinerne, EASA om en TCO-godkendelse. EASA vurderede ansøgningen i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014 og fremsatte grundlæggende betænkeligheder angående *Mustique Airways'* manglende påvisning af overholdelse af kravene i artikel 3 i forordning (EU) nr. 452/2014. EASA har derfor konkluderet, at en yderligere vurdering ikke vil føre til, at der udstedes en TCO-godkendelse til *Mustique Airways*, fordi det ikke opfyldte disse krav. Den 4. oktober 2016 afviste EASA derfor ansøgningen af sikkerhedsmæssige årsager.
- (84) Den 30. januar 2017 anmodede Kommissionen den kompetente myndighed for Saint Vincent og Grenadinerne, Østcaribiens civile luftfartsmyndighed (ECCAA), om oplysninger angående de foranstaltninger, der er truffet efter EASA's afvisning af TCO-ansøgningen indgivet af *Mustique Airways*. Den 24. februar 2017 meddelte ECCAA Kommissionen, at *Mustique Airways* den 2. februar 2017 havde indgivet en fornyet ansøgning om TCO-godkendelse til EASA med den begrundelse, at de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der førte til afvisning af EASA, ifølge *Mustique Airways* var blevet afhjulpet på tilfredsstillende vis.
- (85) Da hverken *Mustique Airways* eller ECCAA kunne fremlægge dokumentation for, at de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der fulgte af EASA's TCO-sikkerhedsvurdering, var blevet afhjulpet, fik både ECCAA og *Mustique Airways* den 26. april 2017 mulighed for at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (86) Myndigheden reagerede ikke på opfordringen om at blive hørt og deltog ikke i høringen. ECCAA fremlagde heller ikke oplysninger om de foranstaltninger, der på baggrund af TCO-anmærkningerne er truffet over for *Mustique Airways*, eller om sine tilsynsaktiviteter.
- (87) Den 24. april 2017 afholdt EASA et teknisk møde med *Mustique Airways* for at drøfte dets fornyede ansøgning. I betragtning af det korte tidsrum mellem dette møde og høringen var det ikke muligt for EASA at foretage en fuldstændig vurdering af den fornyede ansøgning. EASA var imidlertid i stand til at bekræfte over for Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, at de vigtigste underliggende årsager, der førte til de alvorlige og gentagne sikkerhedsmangler, som EASA havde konstateret ved den første TCO-vurdering, fortsat er til stede.

- (88) Ved høringen den 26. april 2017 forelagde *Mustique Airways* oplysninger om selskabets aktiviteter og faciliteter, men kom kun i begrænset omfang ind på sikkerhedsrelaterede aspekter. Ud fra oplysningerne fra *Mustique Airways* om de fremskridt, selskabet har gjort for så vidt angår udviklingen af dets sikkerheds- og kvalitetsstyrings-systemer, fremgår det, at de ikke er tilstrækkeligt udviklet. *Mustique Airways'* villighed til at indgå i en mere effektiv dialog med EASA vedrørende *Mustique Airways'* fornyede ansøgning om en TCO-godkendelse er glædelig, men det blev konstateret, at væsentlige sikkerhedsmæssige elementer, f.eks. et grundlæggende sikkerhedsstyringssystem, ikke er til stede. Desuden viste *Mustique Airways* en mangel på bevidsthed om og forståelse for, hvor alvorlige de af EASA fremsatte anmærkninger er. Endelig stod det klart, at sikkerhedskulturen hos luftfartsselskabet snarere er reaktiv end proaktiv.
- (89) Det fremgår af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger, der blev forelagt af EASA inden for rammerne af *Mustique Airways'* afviste TCO-ansøgning og inden for rammerne af den igangværende fornyede ansøgning, samt alle de oplysninger, som *Mustique Airways* har forelagt, at der er dokumentation for alvorlige sikkerhedsmangler hos *Mustique Airways*. *Mustique Airways* er på nuværende tidspunkt ikke i tilstrækkelig grad i stand til at afhjælpe sine sikkerhedsmangler. Faktisk er dets igangværende sikkerhedsforanstaltninger i vid udstrækning i udviklingsfasen, og den korrigerende handlingsplan, som *Mustique Airways* fremlagde som opfølgning på de påpegede anmærkninger i forbindelse med TCO-sikkerhedsvurderingen, er ikke tilstrækkelig solid, navnlig med hensyn til den nødvendige årsagsanalyse.
- (90) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre *Mustique Airways* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (91) 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 Saint Vincent og Grenadinerne, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (92) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

### **Luftfartsselskaber fra Thailand**

- (93) Den 17. marts 2017 blev der afholdt et teknisk samrådsmøde med deltagelse af Kommissionen, EASA og Thailands civile luftfartsmyndighed (CAAT). På dette møde oplyste CAAT Kommissionen om de fremskridt, der er gjort siden september 2016, især for så vidt angår lufttransportsystemet i Thailand, CAAT's køreplan for overholdelse og den aktuelle status for gennemførelsen af den korrigerende handlingsplan.
- (94) Fremskridtene vedrører først og fremmest Thailands nye lov om civil luftfart, som forventes at træde i kraft i sidste kvartal af 2017, ændringen af forskrifterne for CAAT, dens ajourførte organisationsstruktur, bæredygtige finansieringsmekanismer og det forbedrede rekrutterings- og uddannelsesprogram for inspektørerne. CAAT's inspektionsprocedurer, håndbøger og værktøjer, herunder IT-systemet, er blevet forbedret og dens sikkerhedstilsynsprogram er blevet ajourført for at sikre et fuldstændigt og løbende tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Thailand. CAAT har endvidere oprettet en kvalitetssikringsafdeling, der har til opgave at overvåge, om CAAT overholder de internationale og nationale luftfartssikkerhedsstandarder.
- (95) Desuden fremlagde CAAT oplysninger om udviklingen af dens statslige sikkerhedsprogram og om situationen med hensyn til de anmærkninger, der blev fremsat i forbindelse med ICAO's audit i januar 2015, herunder den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed vedrørende certificeringen af luftfartsselskaber, der var baseret på disse anmærkninger. Endelig fremlagde CAAT oplysninger om de fremskridt, som myndigheden har gjort med hensyn til sin bæredygtighedsplan, og det internationale samarbejde, som CAAT deltager i.
- (96) Et vigtigt element i CAAT's korrigerende handlingsplan er den fornyede certificering af luftfartsselskaber i Thailand efter ICAO's strukturerede procedure i fem faser til certificering af luftfartsselskaber. I februar 2017 opnåede det første af de luftfartsselskaber, der opererer internationalt, fornyet certificering, og frem til udgangen af juni 2017 forventer CAAT at foretage en fornyet certificering af 12 andre luftfartsselskaber, der beskæftiger sig med international lufttransport. I forbindelse med den fornyede certificering har CAAT iværksat håndhævelsesforanstaltninger over for visse luftfartsselskaber, der har ansøgt om fornyet certificering.

- (97) Thailands regering og CAAT har udvist en klar vilje til at forbedre sikkerhedstilsynssystemet i Thailand. CAAT har fremlagt dokumentation for, at der er sket relevante fremskridt i løbet af de seneste seks måneder. De foreliggende sikkerhedsoplysninger vedrørende luftfartsselskaber, der er certificeret i Thailand, giver ikke anledning til at støtte en afgørelse om at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger. For at kunne overvåge situationen nøje skal samrådene med de thailandske myndigheder fortsætte i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (98) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen 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.
- (99) 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 Thailand, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (100) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaber fra Ukraine**

- (101) Den 29. august 2014 ansøgte *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«*, der er registreret i Ukraine, EASA om en TCO-godkendelse. EASA vurderede ansøgningen i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014 og fremsatte grundlæggende betænkeligheder angående *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«*'s manglende påvisning af overholdelse af kravene i artikel 3 i forordning (EU) nr. 452/2014. EASA har derfor konkluderet, at en yderligere vurdering ikke vil føre til, at der udstedes en TCO-godkendelse til *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«*, fordi det ikke opfyldte disse krav. Den 15. september 2016 afviste EASA derfor ansøgningen af sikkerhedsmæssige årsager.
- (102) Den 15. februar 2016 ansøgte *Air Company »Black Sea Airlines« LLC*, der er registreret i Ukraine, EASA om en TCO-godkendelse. EASA vurderede ansøgningen i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014 og fremsatte grundlæggende betænkeligheder angående *Air Company »Black Sea Airlines« LLC*'s manglende påvisning af overholdelse af kravene i artikel 3 i forordning (EU) nr. 452/2014. EASA har derfor konkluderet, at en yderligere vurdering ikke vil føre til, at der udstedes en TCO-godkendelse til *Air Company »Black Sea Airlines« LLC*, fordi det ikke opfyldte disse krav. Den 13. oktober 2016 afviste EASA derfor ansøgningen af sikkerhedsmæssige årsager.
- (103) Den 6. marts 2017 anmodede Kommissionen Ukraines civile luftfartsmyndighed (SAAU) om oplysninger angående de foranstaltninger, myndigheden har truffet efter EASA's afvisning af TCO-ansøgningerne indgivet af *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* og *Air Company »Black Sea Airlines« LLC*. Med dette brev blev der indledt formelle samråd med SAAU i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006. Da de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der fulgte af EASA's TCO-sikkerhedsvurdering, ikke var afhjulpet, fik SAAU, *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* og *Air Company »Black Sea Airlines« LLC* den 25. april 2017 mulighed for at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (104) Den 3. april 2017 tilbagekaldte SAAU *Air Company »Black Sea Airlines« LLC*'s luftfartscertifikat. Med denne afgørelse afsluttedes det formelle samråd vedrørende det pågældende luftfartsselskab, der var indledt den 6. marts 2017.
- (105) SAAU og *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* blev hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed den 25. april 2017. SAAU oplyste bl.a., at tilsynet med luftfartsselskaber, der er certificeret i Ukraine, tilpasses på baggrund af SAFA-resultaterne samt alle oplysninger, der stammer fra TCO-godkendelsesproceduren. SAAU fremlagde også oplysninger om vedtagelsen af mulige tiltag på kort sigt, f.eks. suspendering, begrænsning eller tilbagekaldelse af luftfartscertifikatet for luftfartsselskaber, hvis ansøgning om TCO-godkendelse er blevet afvist af EASA. Desuden fremlagde SAAU oplysninger om langsigtede foranstaltninger til forbedring af de interne procedurer i forbindelse med dens certificerings- og tilsynsaktiviteter for luftfartsselskaber, der er certificeret i Ukraine.

- (106) Ved høringen uddybede *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* sine tidligere forelagte oplysninger og fremlagde supplerende oplysninger om de korrigerende foranstaltninger, selskabet har truffet for at afhjælpe de alvorlige betænkeligheder, som EASA påpegede som led i TCO-sikkerhedsvurderingen, f.eks. i forbindelse med styringen af den vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelsesaktiviteter. Luftfartsselskabet oplyste også om en yderligere audit, der blev foretaget i marts 2017 af en privat virksomhed for at fastlægge den aktuelle status for opfyldelsen af de internationale luftfartssikkerhedsstandarder. Denne audit bekræftede de mangler i luftfartsselskabets eksisterende dokumentationssystem, der tidligere var konstateret af EASA.
- (107) Ved høringen forklarede *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* også, at det havde indgivet en fornyet ansøgning om TCO-godkendelse den 19. april 2017. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig dette og glædede sig over bekræftelsen fra både luftfartsselskabet og EASA om, at den nye TCO-ansøgning vil blive behandlet efter proceduren i forordning (EU) nr. 452/2014.
- (108) Det fremgår af de foreliggende oplysninger, der bygger på EASA's TCO-sikkerhedsvurdering af *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* sammenholdt med oplysningerne fra SAAU og *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«*, at gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet for at afhjælpe de af EASA fremsatte sikkerhedsmæssige betænkeligheder, endnu ikke er afsluttet. Det fremgår desuden af disse oplysninger, at luftfartsselskabet i øjeblikket ikke er i stand til selv at fastslå manglende overholdelse i alle sine procedurer og aktiviteter.
- (109) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (110) 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 Ukraine, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (111) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaber fra Zimbabwe**

- (112) Den 12. april 2016 ansøgte *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, der er registreret i Zimbabwe, EASA om en TCO-godkendelse. EASA vurderede ansøgningen i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014 og fremsatte grundlæggende betænkeligheder angående *Air Zimbabwe (Pvt) Ltds* manglende påvisning af overholdelse af kravene i artikel 3 i forordning (EU) nr. 452/2014. EASA har derfor konkluderet, at en yderligere vurdering ikke vil føre til, at der udstedes en TCO-godkendelse til *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, fordi det ikke opfyldte disse krav. Den 7. november 2016 afviste EASA derfor ansøgningen af sikkerhedsmæssige årsager.
- (113) Den 3. marts 2017 anmodede Kommissionen Zimbabwes civile luftfartsmyndighed (CAAZ) om oplysninger angående de foranstaltninger, myndigheden har truffet efter EASA's afvisning af TCO-ansøgningen indgivet af *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Med dette brev blev der indledt formelle samråd med CAAZ i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006. Da de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der fulgte af EASA's TCO-sikkerhedsvurdering af *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, ikke var afhjulpet, fik både CAAZ og *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* den 26. april 2017 mulighed for at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (114) Ved høringen forelagde CAAZ bl.a. oplysninger om sine opgaver som sikkerhedstilsynsmyndighed for *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. CAAZ fremlagde en sammenfatning af de foranstaltninger, den har truffet, efter EASA af sikkerhedsmæssige årsager afviste *Air Zimbabwe (Pvt) Ltds* ansøgning om TCO-godkendelse. EASA fremlagde oplysninger om de alvorlige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der lå til grund for afvisningen af TCO-ansøgningen.

- (115) Ved høringen fremlagde *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* oplysninger om de korrigerende foranstaltninger, der blev indledt og er i gang efter EASA's afvisning af dette luftfartsselskabs TCO-ansøgning. De oplysninger, der blev fremlagt af *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, bl.a. vedrørende de begrænsede fremskridt, selskabet har gjort for så vidt angår udviklingen af dets sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer, var ikke tilstrækkelige til at imødegå de fremsatte betænkeligheder.
- (116) Det fremgår af de foreliggende oplysninger, herunder oplysninger angående EASA's TCO-sikkerhedsvurdering af *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* sammenholdt med oplysningerne fra CAAZ og fra *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, at der er klar dokumentation for alvorlige sikkerhedsmangler hos *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Det vurderes, at *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* ikke på nuværende tidspunkt er i stand til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler. Faktisk er *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*s igangværende sikkerhedsforanstaltninger kun i udviklingsfasen, og den korrigerende handlingsplan, som *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* fremlagde som opfølgning på de påpegede anmærkninger i forbindelse med TCO-sikkerhedsvurderingen, er ikke solid, navnlig med hensyn til den nødvendige årsagsanalyse.
- (117) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (118) 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 Zimbabwe, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (119) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (120) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres.
- (121) 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 15. maj 2017.

På Kommissionens vegne  
For formanden  
Violeta BULC  
Medlem af Kommissionen

## BILAG A

LISTE OVER LUFFARTSSELSKABER MED DRIFTSFORBUD I UNIONEN, MED UNDTAGELSER <sup>(1)</sup>

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Den Islamiske Republik Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Saint Vincent og Grenadinerne
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY »URGA«	UK 012	URG	Ukraine
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:</b>			<b>Den Islamiske Republik Afghanistan</b>
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Den Islamiske Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Den Islamiske Republik Afghanistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Den Islamiske Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Den Islamiske Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Den Islamiske Republik Afghanistan
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Angola, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, herunder:</b>			<b>Republikken Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republikken Angola

<sup>(1)</sup> 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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republikken Angola
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Congo, herunder:</b>			<b>Republikken Congo</b>
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
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:</b>			<b>Den Demokratiske Republik Congo (DRC)</b>
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)

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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)
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)

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:</b>			<b>Ækvatorialguinea</b>
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
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritrea
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Gabonesiske Republik, undtagen Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:</b>			<b>Den Gabonesiske Republik</b>
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

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
<b>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:</b>			<b>Republikken Indonesien</b>
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 DIRGANTARA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
AMA	135-054	Ukendt	Republikken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republikken Indonesien
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
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
HEVILIFT AVIATION	135-042	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republikken Indonesien
INDO STAR AVIATION	135-057	Ukendt	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

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
KAL STAR AVIATION	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
MARTA BUANA ABADI	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
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Ukendt	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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Ukendt	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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
UNINDO	135-040	Ukendt	Republikken Indonesien
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Ukendt	Republikken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republikken Indonesien
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:</b>			<b>Den Kirgisiske Republik</b>
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
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia</b>			<b>Liberia</b>
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Libyen, herunder:</b>			<b>Libyen</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURQAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:</b>			<b>Republikken Nepal</b>
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
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

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:</b>			<b>São Tomé og Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:</b>			<b>Sierra Leone</b>
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
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:</b>			<b>Republikken Sudan</b>
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 B

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I UNIONEN <sup>(1)</sup>

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	Luftfartsope- ratorens hjem- stat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen Boeing B737-700, luftfartøjer af typen Boeing B777-200, luftfartøjer af typen Boeing B777-300 og luftfartøjer af typen Boeing B777-300ER.	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, luftfartøjer i Boeing B777-300-flåden, som er opført på AOC, og luftfartøjer i Boeing B777-300ER-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 <sup>(1)</sup>	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 og ZS-AFG.	Den Gabonesiske Republik og Den Sydafrikanske Republik
IRAN AIR	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Alle luftfartøjer af typen Fokker F100 og af typen Boeing 747.	Luftfartøjer af typen Fokker F100, som er opført på AOC, og luftfartøjer af typen Boeing 747, som er opført på AOC.	Den Islamiske Republik Iran

<sup>(1)</sup> 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.

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
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

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